

Brit.

540

25

Breit.

540 z

Wachs

Die
**Weltstellung
Englands,**

militärisch-politisch beleuchtet
namentlich mit Bezug auf Russland

von

Otto Wachs,
Königlich preuss. Major a. D.

Mit 7 Karten.



Kassel.
Verlag von Theodor Fischer.
1886.

 Aufgeschnittene Exemplare werden nicht zurückgenommen.

29/11.86

H

Von demselben Verfasser erschienen folgende Schriften:

Das Mittelmeer, vom militärischen Gesichtspunkt, insbesondere die Stellung der Engländer in demselben. Drittes Beiheft zum Militär-Wochenblatt. Berlin 1884. Mittler & Sohn.

Vor der Schlacht, Entgegnung aus dem deutschen Lager. Sonder-Abdruck aus der Internationalen Revue der gesamten Armeen und Flotten. Hannover 1886. Helwing'sche Hofbuchhandlung.

Der kriegerische Genius der Franzosen und der Deutschen. Eine Parallele. Internationale Revue der gesamten Armeen und Flotten. 1885, Oct., Nov., Dec. 1886, Jan.

Eine deutsche Stimme über den projectirten Kanal-Tunnel. Militärwochenblatt. 1882, Nr. 30.

The English military power and the Egyptian campagne 1882. By a German field officer. Contemporary Review. 1883 April.



Die
Weltstellung Englands,

militärisch-politisch beleuchtet namentlich in Bezug

auf Russland

von

Otto Wachs,

Königlich preuss. Major a. D.

Mit 7 Karten.



Kassel,

Verlag von Theodor Fischer.

1886.

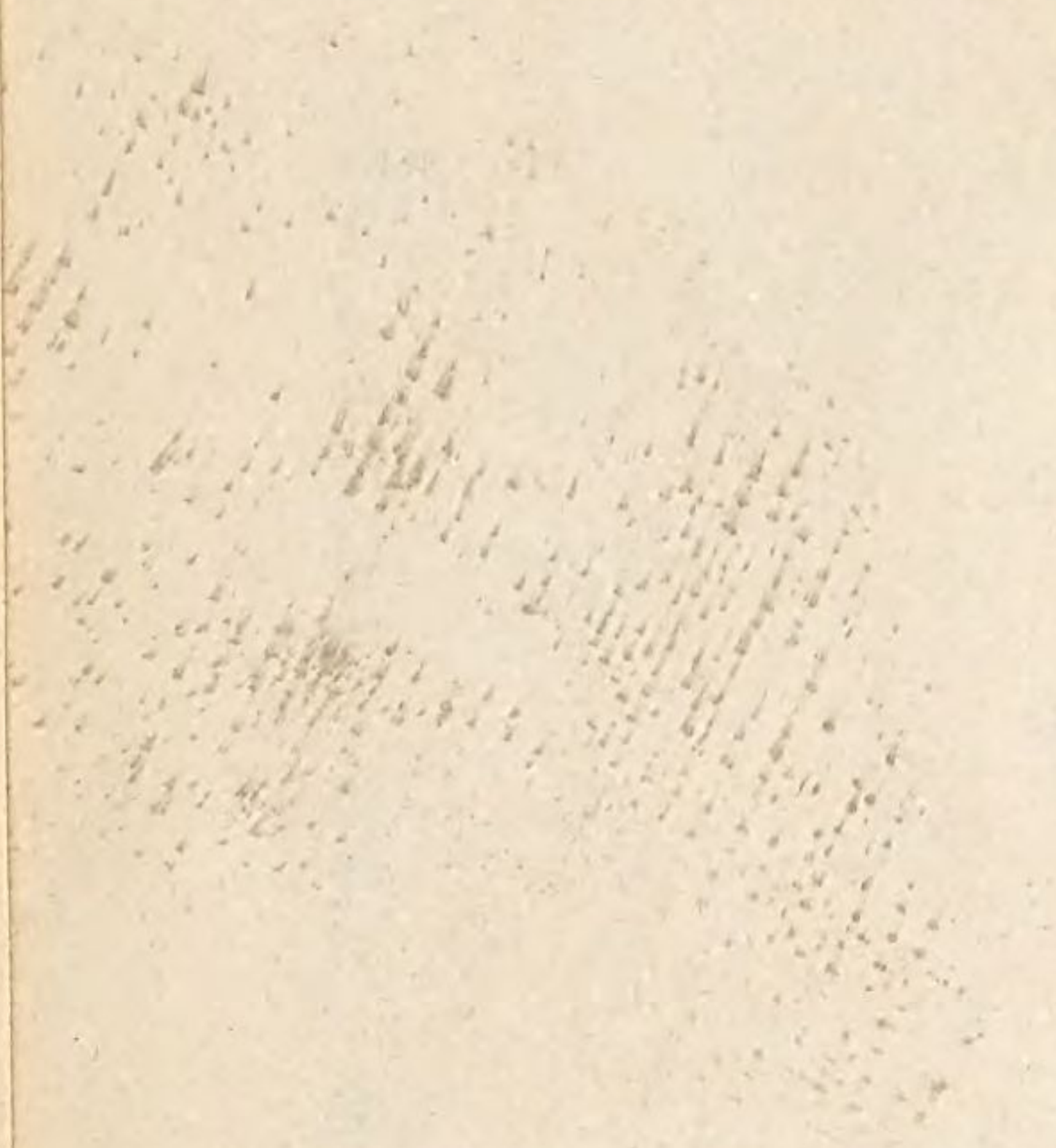
== Alle Rechte vorbehalten. ==



Inhalts-Uebersicht.

	Seite
Einleitung	1
Die britischen Inseln	6
Die französische Küste	14
Die belgische und deutsche Küste	17
Die überseeischen Kolonien	18
Der Atlantische Ozean	19
Kanada 20. Westindien 22. Kapland 24.	
Panamadurchstiche	25
Die Ostsee	29
Das Mittelmeer	32
Gibraltar, Malta 34. Cypern 36.	
Syrien, Mesopotamien	38
Das Schwarze Meer	41
Der Indische Ozean	46
Golf von Aden 47. Das Rote Meer 50. Der Suezkanal 51.	
Aegypten 53.	
Zentralasien	55
Afghanistan 57. 78. Kaukasien 58. Die Kaspibahn 60. Die	
Ziele Russlands 64 Die Turkomanen 70. Herat 73. Persien 77.	
Die Induslinie 81.	
Die Südsee	87
Australien 88.	
Ostasien	90
Birma 90. Tongking 91. Das Chinesische Meer 93. Amur-	
gebiet 97. Kuldscha 98. Japan 100. Port Hamilton 101.	
England, China, Japan 106.	
Der grosse Ozean	108
Vancouver 108.	
Englands Flotte	111
Englands Heer	124
Die Telegraphenlinien	132
Schlusswort	133

Introduction



The purpose of this document is to provide a comprehensive overview of the project's objectives and scope. It is intended for the use of all stakeholders involved in the project, including the project manager, team members, and sponsors.

The project is a complex endeavor that requires the coordination of various resources and the implementation of a structured approach. The following sections will detail the project's goals, deliverables, and the roles and responsibilities of the project team.

The project is organized into several phases, each with its own set of tasks and milestones. The project manager will oversee the overall progress and ensure that the project is completed on time and within budget.

The project team consists of individuals with diverse skills and expertise, all of whom are committed to the success of the project. The project manager will work closely with the team to ensure that everyone is clear on their roles and responsibilities.

Einleitung.

„Den Polypen mit dem Zwergenleibe und den riesigen Fangarmen, welche den Erdball einschnüren“, nannte ehemals ein französischer Schriftsteller die englische Grossmacht. Die schlagende Richtigkeit dieses Vergleiches erweist sich, wenn man die Weltkarte vor sich ausbreitet, den Blick von dem kleinen Mutterlande aus über die karminroten Punkte und Flächen schweifen lässt, welche britische Besitzungen bezeichnen, und den Linien folgt, welche die Besitzestitel — manche freilich nur geographischer Natur — auf dem Untergrunde des blauwogenden Salzwassers in allen Weltteilen mit einander verbinden. Es existiert kein Kontinent, der nicht von britischen Stationen umsäumt, kaum eine wichtige Meeresstrasse, welche nicht von englischen Festungen beherrscht wäre, oder deren Beherrschung britischerseits nicht angestrebt wurde.

Wie jedes Schiffstau der englischen Marine von einem roten Faden durchzogen ist, so sind auf den Weltkarten die britischen Besitzungen rot gefasst, so dass man schnell einen Überblick über die Macht erlangt, welcher mit dem Begriff „Welt“ Fangball zu spielen so lange erlaubt war, welche sich Beherrscherin der Meere nannte und von ihnen aus, von Kolonie zu Kolonie, von Insel zu Insel, ja von Klippe zu Klippe die Küsten eisern umklammerte.

Das kleine Inselreich im nordatlantischen Ozean liess die Schifflein nicht träge vor Anker liegen, sondern sandte, die Gunst der Winde benutzend, seine Flotten als beglückte Segler mit den Heeren hinaus in die Welten, um die des Besitzes werten Landstriche einzunehmen. Englisch ist der Nordwesten des amerikanischen Festlandes und die schönsten Inseln Westindiens, britische Farben trägt die grosse vorderindische Halbinsel, der Süden Afrikas wie reiche Küstensäume an den westlichen Gestaden des schwarzen

Kontinents und fast die ganze weite australische Welt. Gleich Philipp dem Zweiten von Spanien darf Englands Königin sich rühmen, dass über ihrer Herrschaft das Sonnengestirn nicht untergehe, denn ihr Zepter reicht über die ganze bewohnte Erde, über die befahrenen Ozeane. Die besitzenswertesten Objekte birgt die östliche Hemisphäre. Dies Alles ist im Laufe der Zeiten dem ungeheuren Ländermassen und Inseln verschlingenden, oft dem Fluge des Zeitgeistes voraneilenden Albion zur Beute geworden, um schliesslich durch schnelle Erfassungs- und kluge Ausnützungsgabe in legitimen grossbritanischen Besitz überzugehen und Ströme Goldes in englische Truhen zu leiten.

In der wechselnden Flucht der Erscheinungen haben die britischen Staatsmänner stets das Eine Ziel planmässig und im höchsten Masse vor Augen gehabt: Ländermassen auf Ländermassen zu türmen, das Vaterland zu vergrössern und zu bereichern. Freilich wechselten die Mittel je nach den Steuerleuten, welche den Kurs bestimmten, man folgte bald dieser Richtung der Magnetnadel bald jener, Ziel und Zwecke aber blieben immer dieselben, und wie der englische Kaufmann im grossen Stile arbeitet, so umfasste der Blick der insularen Staatslenker stets die ganze Welt. Egoismus nannte sich von jeher die Boussole, in welcher auf dem blauen Plan der Meere die Nadel zitterte, und Seekrieg, Kaperei, Überfall, Verbrennung oder Wegführung fremder Flotten, Schmuggelhandel, Belästigung ausländischer Fahrzeuge u. s. w. waren die offenen oder die geheimen Mittel, um die Erstarkung der Kriegs- und Handelsflotten anderer Nationen zu hintertreiben. Es sind dies keine neuen Mittel, sondern von alten Handelsvölkern überkommene, denn Handel allein schon bedeutet stillen Krieg, bei welchem man nie weiss, wo der Kaufmann aufhört und der Freibeuter anfängt. England zumal ist es gewesen, welches das A B C maritimer Wohlanständigkeit aus den Augen setzte, um den höchst bedenklichen Grundsatz aufzustellen: „Dem Sieger gehört die Beute.“ Das stolze Albion verfuhr immer so, als ob das britische Volk das auserwählte Volk sei, welchem die ganze übrige menschliche Gesellschaft tributpflichtig sei, und teilte schon in der Wiege jedem seiner Kinder als Ausstattungsstück einen Abschnitt der Weltkugel zu; nähme man Flügel der Morgenröte und flöge ans äusserste Meer, überall findet man seine Söhne. Die Ozeane aber, das Salzwasser der Erde, wurden seit lange als eigenste englische Domäne betrachtet, auf der das

stolze Lied: „Rule Britannia over the waves“ brausend die Lüfte durchschallte. Wie der Doge von Venedig mit der Adria, so hatte sich Britanien mit den Weltmeeren vermählt, vorahnend und begreifend, dass das neptunische Gebiet und was damit zusammenhängt weitaus fruchtbarer ist als der üppigste Saatboden, denn es giebt wohl Landwüsten, Wasserwüsten aber existieren nicht. „Wer zur See gebietet, sagt Sir Walter Raleigh, hat den Welthandel und besitzt mit diesem der Welt Reichtümer, folglich die Welt selbst.“

Aber die gewaltige Ausdehnung des Reiches hat ihm nicht nur eine imponierende Kraft verliehen, es liegt in eben dieser Ausdehnung zugleich die Schwäche verborgen; das Recken des Riesenleibes trägt heute für den aufrichtigen Freund Englands mehr Gespenstisches als Kraftvolles in sich. Die intensive Seele musste durch die übermässige Extension Schaden nehmen, und der ungeschlachte Körperbau ist nicht mehr wohl gefugt. Wie man in dem Übermasse von Herrschsucht und dem Übermasse von Ausdehnung des Gebietes von den ältesten Zeiten bis auf den gewaltigen Korsen die Ursache des Verfalls von Weltreichen findet, so stellt auch die heutige britische Weltherrschaft ein Scheingebilde dar. Durch weitere Ausdehnung der Gebiete büssen die Fäden des grossen Gewebes an Festigkeit und Dichtheit ein, der Begriff Herrschaft verwandelt sich mehr und mehr in einen bloss geographischen, und es erscheint die täuschende Fata Morgana, das Traumzauberbild der Wüste. So muss denn „Length without strength“ d. h. weltumspannend aber nicht weltgebietend derjenige ausrufen, welcher prüfend die Hand an den Puls Britaniens legt, um die Temperatur zu messen; denn trotz aller grossen und kleinen Belebungsversuche bleibt die Kraft des zentralen Organes eine geschwächte.

Und noch von einer andern Seite her muss England die alte Wahrheit an sich erproben, dass Erwerben leichter ist als das Erworbene zu behaupten. Nie bewegten sich die Weltenräder schneller, furchten tiefere Geleise als in der gegenwärtigen Zeit, der Zeit der Verschiebungen auf dem militärischen und politischen Schachbrett, in welcher das Recht nur so weit reicht als die Macht.

Nicht länger will die Welt von der englischen Herrschaftskette umfasst und eingeschnürt sein, nicht länger sich in Handel und Wandel zu einer Trabantenrolle bequemen. So fängt denn diese selbe Welt an, den Engländern den Tribut zu verweigern, und dieselben müssen erfahren, was die Schrift von den Ismaeliten sagt,

dass ihre Hand gegen jedermann erhoben ist, und die Hand jedermanns nun auch wider sie. Britanien ist in gewisser Beziehung nicht nur insuliert, es ist, was etymologisch dasselbe sagt, auch isoliert.

Die blosse Greiflust genügt heutzutage nicht mehr, das Er-raffte muss gegen rivalisierende und feindliche Mächte, welche von allen Seiten andringen, erhalten und militärisch geschützt werden können. Früher blieb mancher Raubgriff ungestraft; egoistische Habsucht und Insolenz durften sich breit machen, und auf der weiten Salzflut mochte England schalten und walten, wie ihm beliebte, denn auf ihr war bislang die Hegemonie über die Katastrophe hinaus sichergestellt. Jetzt aber gilt es für Britanien, das Göthesche Wort zu beherzigen: „Ehe wir nun weiter schreiten, halte still und sieh dich um,“ d. h. es gilt das Vergangene in seinem ursächlichen Zusammenhang mit dem Gegenwärtigen in Verbindung zu bringen.

„Sechs Tage die Herrschaft im Kanal und am fünften Tage werde ich in London sein“, waren Napoleons denkwürdige Worte im Jahre 1805. In London sein, in der reichsten mächtigsten Stadt der Welt, von welcher der sichtbaren und unsichtbaren Fäden viel Tausende hinausschiessen in alle Welten, in die fernsten, dem Zepter Englands unterworfenen und nicht unterworfenen Länder — in London sein, von einem fremden Sieger ausgerufen, bedeutet kaum geringeres als *finis Britanniae*.

Asiatisch | Nun, von diesem Ende sind wir gottlob noch weit entfernt und zum Heile Europas und der Welt möge es dahin nie kommen. Aber der aufmerksame Beobachter kann seine Augen gegen gewisse Gefahren, die die britische Weltherrschaft bedrohen, nicht verschliessen. Zwar insofern diese auf der geographischen Lage der Insel beruht, kann keine Macht der Erde daran rütteln; es sind aber doch noch andere Momente von grösster Bedeutung, in denen die Macht Englands wurzelt. Ist das Volk selbst noch das, was es ehemals war? Ist das Mutterland gegen alle Eventualitäten geschützt? Und sodann: Ist es des Besitzes seiner Kolonien sicher, und kann es die ungehinderte Verbindung mit seinen Kolonien aufrechterhalten? Nur wenn alle diese Fragen mit einem bestimmten ja beantwortet werden dürfen, möchte England mit demjenigen Mass von Vertrauen, das man überhaupt den kommenden Dingen gegenüber haben kann, der Zukunft entgegensehen können und dem erneuten Wettbewerbe der übrigen Staaten gewachsen sein. Die

nachfolgenden Blätter haben die Absicht, zur Beantwortung der gestellten Fragen einiges Material zu liefern. Zu dem Zwecke wollen wir zunächst diesen Riesenleib selbst einer geographisch-strategischen Musterung, die bald länger, bald kürzer bei den einzelnen Gliedern verweilen wird, unterziehen. Wir beginnen natürlich mit der britischen Inselgruppe selbst, dem Gravitationszentrum der englischen Welt.

Die britischen Inseln.

Unvergleichlich ist die geographische Lage Englands, der grössten Insel der Atlantis, welche zwischen der alten und der neuen Welt gelegen, zugänglich zugleich und abgeschlossen, gleichsam ein Hafen im grossen Ozean ist. Kaum war am Ende des vierzehnten Jahrhunderts die neue Wasserstrasse nach dem Osten und die neue Welt des Westens entdeckt, als sich das Inselvolk seiner Lage bewusst wurde, die See als den eigentlichen Schauplatz für seine Thatkraft, das Seemannsleben als seinen Beruf erkannte; es regte sich das alte Wikingerblut, das in den beiden Hauptstämmen der Nation pulsierte. Die glückliche Mischung der angelsächsischen und normännischen Volkseigenschaften hat auf dieser bevorzugten Insel ein grosses Volk erzeugt. Nüchtern, fast pedantisch, still, stolz, trotzig, fest geschlossen und entschlossen, mit sicherem Auge und stetem Tritt ist der Brite eine eigenartige, eintönige und einseitige Natur, die viel des Starren, Zähnen, Unbequemen bietet, sich streng an althergebrachte Sitte hält, sich gehorsam dem heimischen Brauche fügt und das Gesetz achtet. Trotz des Zuges und Triebes in die Ferne zeigt sich der Engländer mit den vaterländischen Interessen engverwachsen; der patriotische Wille und ächte Bürgersinn ist zu einer Macht, er ist zur Staatstugend ausgebildet. Von nationalem Stolze durchglüht nimmt der Brite die Bürgertugenden, welche er als englisches, unveräusserliches Eigentum betrachtet, mit hinaus in die weite Welt und pflanzt sie dort ein, wo er eine zweite Heimat sich gründet. Vollendetste Seemannsnatur haftet der Brite nicht in melancholischer Gefangenschaft an seiner Scholle, sondern schaut besonnen, tapfer, willensfest und klar ins Weite, um mit praktischem Sinne vorwärts zu segeln. Egoistisch, aber in patriotischer Gesinnung, vollführt er mit Verstand und Ruhe in

unermüdlicher Ausdauer und Geduld die schwersten Thaten. Das ganze Volk ist ein Volk des Willens, des Charakters und des Heldentums, voll elastischer Stahlkraft. Jeder Engländer trägt den Schwerpunkt in sich selbst, weil er das Bewusstsein, das Selbstgefühl der ganzen Nation in seiner Brust mit sich trägt.

Das Haupteiland der Inselgruppe lehnt sich südwärts fast an das Franzosenreich an, nur durch den sturm- und kriegvollen Kanal, den Seesiege und Seeniederlagen seit anderthalb tausend Jahren blutig färbten, von ihm getrennt, scheidet dann nördlich gestreckt das deutsche Meer von der Atlantis und schiebt in den Shetlands-Inseln einen Posten gegen Skandinavien vor. Während der südliche grössere Teil der Insel den englischen Volksstamm beherbergt, wohnen im Norden die stahlharten Schotten, deren Distelwahlspruch heist: „Niemand verletzt mich ungestraft.“ Neben dem meerumgürteten Grossbritannien erhebt sich westlich nur wenig abseits die irische Scholle, auf welcher seit Jahren der „Mondschein“ regiert, um, wie das irische Rebellenlied singt, das Grün über das Rot zu stellen, die Fahne Erins über Englands Fahne; denn das landläufige Stichwort: „Home rule“ stammt es nicht dem Namen und Gedanken nach aus Irland, aus dem Irland, dessen neuere Geschichte die Geschichte der geheimen Gesellschaften ist? aus dem Irland, welchem zu Liebe Gladstone das Reich zur Abdankung zwingen und ihm eine unheilbare Wunde schlagen wollte? Mit allen Mitteln der Gewalt und der List ringen seit Jahrhunderten Briten und Irländer um jeden Zoll breit irischen Bodens. Beide Inseln nur durch den tobenden, unbändigen St. Georgs Kanal geschieden, haben gleiche geographische Lage, Gleichartigkeit der Sprache und gleiche politische Schicksale den übrigen Nationen gegenüber gemein, während Abstammung, Religion, Kulturzustand und Charakter ihrer Bewohner sie tief scheiden.*)

Romantisch liegt das handelsfrohe, meerumflossene Karthago der Neuzeit mit prächtig umrissener Kontur hell und lieblich da am Sommertage, um in den langen Wintermonaten erlkönighaft gleich einem einzigen ungeheueren Nebelstreifen zu erscheinen. Hier auf diesem Wellenbrecher der Atlantis wurde der Titan ge-

*) Eine zwar kurze, aber gründliche und geistreiche Behandlung der englisch-irischen Frage findet man in einer kleinen Schrift, die wir unseren Lesern bestens empfehlen wollen: „England und Irland“, eine zeitgemässe Betrachtung von Hermann von Pfister. Berlin, Verlag von Adolf Reinecke.

boren, welcher die Seeherrschaft erstrebte und die Hegemonie über die Ozeane lange Zeit unbehelligt ausüben durfte. Dieses Inselreich bedeutet die politische, kommerzielle und militärische Basis, es bildet Wurzel, Substanz und Mark für Britanniens nationale Grösse, für die Behauptung britischer Hoheit auf dem Erdenrund; eine Störung der archimedischen Kreise wird hier am ersten und intensivsten empfunden. Sind die Thore aber, die hinausführen in die Welt, um diese Welt Englands Macht fühlen zu lassen, sind diese Ausfallspforten nicht zugleich die Einfallsthüren des Feindes? Sind die Thore wohl verrammelt, die Wälle sturmsicher, und sind die natürlichen Breschen wohl bewehrt, wohl besetzt, ist mit einem Worte Albions Kern vor Invasion geschützt? Dies ist die Frage, die sich unmittelbar aufdrängt und Beantwortung erheischt, denn der Motive zu einer Invasion in England sind genug vorhanden. Bei der Erörterung der Frage sehen wir hier von der ersten Verteidigungslinie „the silver streak“ zunächst ab, um die zweite Linie der Abwehr, das Gestade mit seinen Küstenbefestigungen u. s. w. ins Auge zu fassen.

Obgleich Britanien in den letzten Jahren nach englischen Ansichten wohl, nicht aber nach deutschen Begriffen zur Befestigung der Haupthäfen wie für Land- und Seeverteidigung einzelner schwacher und gefährdeter Punkte grosse Anstrengungen gemacht hat, lässt dennoch die Sturmfreiheit vieles zu wünschen übrig, und zwar schon aus dem Grunde, weil die älteren Werke nur zum geringsten Teil den Forderungen der Neuzeit entsprechen. Mehr als ehedem bildet der europäische britische Besitz heute für einen mächtigen energischen Feind einen einzigen grossen, zur Landung einladenden Hafen, und die Gefahr ist um so grösser, als England selbst wider Willen jeden Augenblick in einen europäischen Konflikt verwickelt werden kann. Im Folgenden werden wir aus der Vogelperspektive Irlands Südküste, sowie die Süd- und Südostküste der englischen Insel militärisch würdigen, während wir die übrigen Gestadesäume nur streifen, wobei wir zu leichter Orientierung die dem Werke angefügten Übersichtskarten entsprechend zu benutzen bitten. Wir beschränken uns auf die eben genannten Strecken, da sie für die Bewohner der Inseln die grösste Gefahr in sich bergen, desshalb, weil, der günstigen Chancen wegen, Frankreich hier eine Landung versuchen könnte. Hat doch schon der eiserne Herzog die Küste von Plymouth bis zum Washbusen als einen

Strich bezeichnet, welcher zu jeder Zeit und bei jedem Wetter einem Angreifer zugänglich sei.

Der südliche Strand Irlands ist schnell inspiziert. Auf der vier Grade sich ausdehnenden Strecke befindet sich nur ein einziger nach der Seeseite hin mit fortifikatorischen Werken versehener Platz; es ist die wichtige Position von Kork mit den Forts:*) Carlisle (5 Geschütze) und Camden (4 Geschütze), welche aber einem in der Nähe gelandeten Feinde preisgegeben ist, da sie nach rückwärts, nach der Landseite jedes Schutzes entbehrt. Der Gegner aber, welcher in Irland festen Boden unter den Füßen fühlt, kann bei einem Übergang nach der Hauptinsel den St. Georgs Kanal schneiden, in dessen südöstlichem Teil Milfort Haven fortifikatorisch durch das Fort Stake Rock (16 Kanonen) geschützt ist, den Nordkanal durchsteuern, oder endlich die Irische See kreuzen, in welcher die Inseln Anglesea und Man als vorzügliche Brückenpfeiler dienen würden.

Wenn man an der englischen Küste des Ärmelmeeres den Schritt von Westen nach Osten lenkt, erscheinen Falmouth und Plymouth als wichtige Kriegshäfen und bedeutende Werftplätze. Plymouth besitzt an Aussenwerken: Bovisond Batterie (9 Geschütze), Brakwater Fort (4 Geschütze), Piklekombe Batterie (4 Geschütze) und Drake's Id Batterie (9 Geschütze). Etwa 50 englische Meilen (80 km) von letzterem entfernt bietet der ausgezeichnete und bei jedem Wetter zugängliche feste Hafen von Portland mit den Forts Breakwater (14 mächtige Geschütze) und Nothe (4 Geschütze) einen gesicherten Ankerplatz für eine zahlreiche Flotte. Dieser Platz, geographisch hoch begünstigt, stellt einen Angelpunkt für das Kanalgeschwader dar und besitzt hohe maritime Bedeutung. 70 Meilen (112 km) weiter hat Natur und Ingenieurkunst den geräumigen durch die Insel Wight mit Sandowe Fort (8 Geschütze) und die Halbinsel Gosport geschützten Hafen von Portsmouth ausgearbeitet; er ist der Stolz Englands. Diese umfangreiche Seefeste ersten Ranges, deren Einfahrts-Kanal ein Kilometer breit ist, und deren ungeheueres Bassin 16 englische Quadratmeilen (42 qkm) bedeckt, kann unter Umständen die gesamte englische Kriegsflotte sicher ankern lassen, sie gegen Stürme und Wogendrang schützen. Hier findet man die grössten Docks Britaniens, ungeheuerere

*) Die Engländer sind sehr freigebig mit der Bezeichnung Fort.

Schiffswerften (teilweise freilich exponiert gelegen) u. s. w., mit einem Worte Alles, was zum Bau, zur Ausbesserung oder Verproviantierung der grössten Kauffartei- und mächtigsten Kriegsschiffe notwendig ist. Ein Schienenstrang verbindet die 6 Aussenforts, nämlich: Gilkiker Batterie (4 Geschütze), Horse Land (25 Geschütze), No Man's Land (25 Geschütze), Spit Bank (9 mächtige Geschütze), St. Helens (2 Geschütze) und Harst Cattle (5 Geschütze). Portsmouth besitzt gegen die ihm gegenüberliegende stärkste französische Seefeste, gegen Cherbourg, in den auf der Insel Alderney (Aurigny), welche 9 Kilometer von Kap la Hogue entfernt ist, errichteten 6 Forts und 6 Batterien, sowie auf Jersey in den Forts Elisabeth, du Regent und d'Auvergne feste detachierte Werke, von welchen man das kontinentale Ufer fast bestreichen, gegnerische Bewegungen aber beobachten und flankieren kann. — Kaum 100 Meilen (161 km) Küstensaum trennen Portsmouth von Dover, dessen bedeutungsvolle Lage dem Militär sofort auffällt; denn abgesehen davon, dass es als dem Festlande nächst gelegener Übergangspunkt und Hafen schon wichtig ist, schiebt es durch seine Position unter Umständen der Vereinigung deutscher und französischer Flottenstreitkräfte einen Riegel vor. Obgleich die Höhen bei Dover (142 m über dem Meeresspiegel) gut befestigt sind und die Küste beherrschen, kann man dennoch den Hafen kaum unter die Zahl der wirklichen Kriegshäfen rangieren. Hafen wie Molenanlage erleichtern, obgleich auf dem Admiralty Pier 2 mächtige Geschütze postiert sind, eine Landung, fast möchten wir sagen, sie laden den Gegner zu einer solchen ein, wie auch Dover als Etappe für ferneren Nachschub zu wählen sein möchte. Als grosser Übelstand macht sich das weite Abliegen von Kohlenbergwerken fühlbar. Misst man von Dover weitere 45 Meilen (72 km) ab, so befindet man sich an den Befestigungen eines zweiten Suezkanals — an der Themse. Diese bestehen aus: den Forts Coalhouse (13 Geschütze), Cliff (6 Geschütze), Shornmead (11 Geschütze), Tilbury (7 Geschütze) und New Tavern (6 Geschütze). Ihnen ist der Schutz der Weltstadt, in welcher das regste Leben pulsiert, anvertraut, innerhalb ihrer Schlagweite liegen die grossen Militär- und Marine-Etablissements am unteren Laufe des Stromes: Sheerness mit den Forts Hoo (11 Geschütze) und Darnet (3 Geschütze), Chatham, Woolwich Purfleet mit grossen Pulverfabriken und Deptford, und unter ihrem Schutze endlich ankern die Schätze bergenden Schiffe. Sheerness

ist Festung zweiten Ranges mit guten Dockyards und Trockendocks; Chatham, dessen Forts durch Schienenstrang verbunden sind, mit grossem Seearsenal, Werften, 5 mächtigen Flutdocks, darf sich wohl guter Befestigungen rühmen, ist aber unbegreiflicher Weise auf der Westseite in fortifikatorischer Beziehung vollständig verwahrlost, und doch wäre mit Rücksicht auf die Verteidigung von London die Umwandlung von Chatam zu einem starken strategischen Pivot unabweisliches Gebot. Da dies bis jetzt unterblieben, so sind nicht nur die grossen Marine-Etablissements gefährdet, sondern auch die Verteidigung des Fahrwassers der Themse paralysiert, letzteres um so mehr, als sich stromaufwärts bis Gravesend keinerlei Befestigungen mehr vorfinden. Als letzter Punkt endlich auf jener von Wellington bezeichneten gefährdeten Küstenlinie ist der Hafen von Harwich mit Sandguard Fort (5 Geschütze), der als Angel- und Stützpunkt eines Nordseegeschwaders zu dienen hätte, zu nennen.

Hiermit schliessen wir die Aufzählung der wenigen Namen, welche an den exponiertesten Küsten als mehr oder minder starke Bollwerke erscheinen; vergebens sucht das Auge an den langgestreckten übrigen Küstensäumen, an den weiten Flussmündungen, den vielen ausgezeichneten Busen und Häfen (am Clyde, Humber, Tyne, Kanal von Bristol u. s. w.) nach militärischen Stützpunkten für die Vertheidigung, nur den Mersey deckt die Seaforth-Batterie, die mit 7 grossen Stücken armiert ist. Danach wird die Behauptung, dass England nicht einmal zu passivem Widerstande gerüstet sei, dass es die britischen Aussenhecken zu schützen nicht verstehe, kaum Widerspruch erfahren, zumal selbst in den kürzeren Intervallen zwischen den oben genannten festen Plätzen eine energisch ins Werk gesetzte Landung schwerlich zu verhindern ist.

Die englischen Kriegshäfen zerfallen in Bezug auf ihre Bedeutung in 2 Klassen, in solche, durch deren Besitzergreifung der Feind eine auf lange Zeit nachwirkende Schädigung der englischen Flotte erreichen würde, weil mit dem Platz zugleich ein Hauptmarinedepot verloren ginge, und in jene, welche nur untergeordnete Depot- und Werftanlagen zu schützen haben. Zur ersteren Klasse gehören Plymouth, Portsmouth, Chatam, während die andere Pembroke (Milforthaven), Portland, die Befestigungen an der Themse, Sheerness, Dover, Kork und Harwich umfassen. Absichtlich vertiefen wir uns hier nicht weiter in die englische Küstenvertei-

digungsfrage, müssen indessen, um ein helles Schlaglicht auf die Situation fallen zu lassen, betreffs der englischen Artillerie zwei Umstände erwähnen, erstens, dass die in Grossbritannien stationierte Artillerie nicht ausreicht, die in den Küstenbatterien u. s. w. aufgestellten 940 schweren, sowie 1520 leichten Geschütze verschiedenster Systeme zu bedienen, eine Thatsache, welche allein hinreicht, die Intensität einer eventuellen Verteidigung zu bemessen. Zweitens können wir den Zweifel nicht zurückhalten, ob die in den vielberühmten Fabriken von Woolwich angefertigten Geschütze zur Erfüllung ihrer Aufgabe ganz geeignet sein möchten. Wem dieser Zweifel allzu grosse Skepsis dünkt, den verweisen wir an den „die beklagenswerten und fortgesetzten Misserfolge des britischen Geschützwesens“ überschriebenen Artikel in den Times vom 18. Juli 1886, in welchem es heisst: „Was die eigentlichen Ergebnisse der Kanonenfabrikation betrifft, so haben sich dieselben beständig verschlimmert. Niemand ausserhalb des Departements, es sei denn in den Intelligenzdepartements ausländischer Regierungen, kennt die genaue Wahrheit; es ist jedoch unzweifelhaft, dass die Kapitäne einer grossen Anzahl englischer Kriegsschiffe Befehle erhalten haben, ihre grossen Kanonen nicht abzufeuern, und dass einige dieser Schiffe unter diesem Verbote die einzigen Beschützer wichtiger britischer Interessen sind. Es kann, ohne auf Widerspruch zu stossen, behauptet werden, dass England in diesem Augenblick keine Artillerie hat, womit es seine Interessen und seine Ehre, sei es im In- oder Auslande, verteidigen könnte. In der Maschinenbaukunst und mechanischen Geschicklichkeit und in der Macht, Metalle zu bearbeiten, nehmen wir den ersten Platz in der Welt ein; was jedoch Geschütze betrifft, würden wir, wenn wir plötzlich in den Krieg verwickelt werden sollten, gezwungen sein, Bittsteller bei Herrn Krupp um die Mittel zur Inschutznahme unserer nationalen Existenz zu werden.“ Wem aber selbst das Urteil des bedeutendsten englischen Blattes noch nicht genügt, wer noch eines andern Beweises benötigt ist, dass Britanien in der Geschützfabrikation beim Auslande in die Schule gehen müsse, den erinnern wir an das Bersten jenes Riesengeschützes an Bord des Thunderer, sowie an das am 4. Mai d. J. auf dem Kriegsschiffe Collingwood erfolgte Platzen einer 43 tonnigen Kanone. *)

*) Bei dieser Gelegenheit wurde beim Abfeuern ein 20 Centimeter langer Teil des Rohres abgerissen, ohne dass bis jetzt die Ursache zu ergründen ge-

Wenn aus dem Obigen zur Genüge erhellen dürfte, dass Britanien die zweite Verteidigungslinie — seine erste bildet die Flotte, von welcher später die Rede sein wird — durchaus vernachlässigt hat, so ist die weitere Frage am Platze, worauf die Hoffnung sich stütze, in dem wehr- und waffenlosen Lande selbst der Invasion Halt zu gebieten, sie unschädlich zu machen. Es ist weder die Hauptstadt, der Endpunkt des grossen englischen Handelsstromes, welche auch heute noch teilweise wenigstens das Warenhaus der Welt ist und vermöge ihres kolossalen Reichtums einen verlockenden Preis abgiebt, befestigt, noch sind es andere Hauptzentren, durch deren Besitznahme dem Feinde unendliches Kapital in den Schooss fällt. Ferner fehlt es an einem befestigten Lager im Binnenlande oder einer durch die Natur aufgeworfenen, nicht zu umgehenden grossen Defensivposition. Wie dem englischen Boden einerseits genügend weites Terrain zum Schlagen von Schlachten der Neuzeit fehlt, so erlaubt er auf der anderen Seite nur teilweise eine zähe Verteidigung. Nachdem die Hauptstadt dem Feinde zur Beute geworden und Woolwich, das einzige grosse Waffenarsenal des Landes, in gegnerischen Besitz übergegangen ist, sind mit diesen beiden Objekten die Hauptschlagadern zu fernerem Widerstande unterbunden. Ein anderer Faktor der Verteidigung endlich wird das nicht leisten, was man von ihm erwartet, es ist jenes zwar hochentwickelte, aber nicht in staatlicher Hand befindliche und nicht militärisch organisierte Eisenbahnnetz.

Wenn wir noch einmal zur Hauptstadt zurückkehren, so geschieht es, um namentlich eines Projektes zu gedenken, welches man zur Verteidigung von London ausgearbeitet hat, die man durch eine zusammenhängende Kette von Forts zu bewerkstelligen gedenkt. Woher aber, wenn diese Idee Gestalt gewinnen sollte, bei der heutigen Verfassung der englischen Heeresorganisation die Besatzungs- und Bedienungsmannschaften für das Material kommen werden,

wesen. Das mit Wasser gefüllte Geschoss wog 357 Kilo und es betrug die verminderte Pulverladung 210 Kilo. Dieses Geschütz ist gleich seinem geborstenen Schicksalsgenossen auf dem „Archive“ ein Produkt der Woolwicher Fabrikation. Beide Stücke barsten an derselben Stelle, dort nämlich, wo der Stahlkern der Eisenhülle entbehrt. Es ist Thatsache, dass die englischen Artilleristen sich fürchten, ein Geschütz mit voller Ladung abzufeuern, wie es auch wahr ist, dass man seit sieben Jahren in Woolwich an der Herstellung von Hinterladern arbeitet, ohne bis jetzt eine der neuen 43 tonnigen Kanonen hergestellt zu haben.

daran hat man wohl ebenso wenig gedacht als an Schaffung der Armeen, für deren Sammelplätze man befestigte Lager in der Nähe und zum Schutze der Hauptstadt träumt.

Die Geschichte berichtet von mehr als einer Invasion nach Britanien von der anderen Seite des Kanals aus, welche durch ungünstige Winde entweder verzögert oder ganz vereitelt wurde. Sie erzählt aber auch von gelungenen und verhängnisvollen Einfällen. Ein in das Herz des englischen Weltreiches d. i. nach den britischen Inseln glücklich geführter Stoss lässt auch ferne Gliedmassen als reife Frucht dem Sieger zufallen, so dass selbst bedeutender als die strategische Wirkung ihre welthistorische Folge sein würde. Britanien darf sich nicht mit Sparta vergleichen, dessen Hauptstadt zwar durch Mauer und Graben nicht geschützt, aber durch seiner Bürger Leiber, die alle Krieger waren, verteidigt wurde, und das daheim am unüberwindlichsten war; es müsste vielmehr Schutzwall hinter Schutzwall aufwerfen, Lagerplätze um des Herdes heiliges Feuer errichten, um hinter und in ihnen zu erstarken, vor allem aber die Werften, Seearsenale und Magazine gegen jeden Angriff absolut sicher stellen, denn ihre Vernichtung bedeutet fast Preisgeben der Seemacht.

Die französische Küste.

Lässt man nunmehr den Blick über den Kanal und seine Küsten schweifen, so ergibt sich sofort die Überlegenheit Frankreichs *) in Bezug auf maritimen und fortifikatorischen Schutz gegenüber den englischen Südost- und Süd-Küsten. So findet man auf französischer Seite innerhalb der kurzen Linie von der belgischen Grenze bis Cherbourg allein drei Seefestungen ersten Ranges, näm-

*) Die hier gegebenen Daten über französische Küstenplätze sind teilweise einer früheren Abhandlung von uns in dem Militär-Wochen-Blatt (Nro. 30 vom 15. April 1882) „Eine deutsche Stimme über den projektirten Kanal-Tunnel“ entnommen. Diesen Artikel reproducierte die Times vom 15. April 1882 teilweise, während Mr. Denne ihn ins Englische übertrug, in vielen Tausenden von Exemplaren auf dem Inselreich verteilte und erfolgreich aus demselben Kapital gegen den Bau des Tunnels schlug.

lich: Dünkirchen (Sousarrondissement maritime), dessen Enceinte vor Jahren hinausgeschoben wurde, Calais, das durch den Bau detachierter Forts sich verstärkte, und Cherbourg, von welchem unten nochmals die Rede sein wird. Hieran schliessen sich die Festungen zweiten Ranges: Gravelines und le Havre (nach Marseille der wichtigste Hafenplatz von Frankreich) und andere kleinere befestigte Orte wie Fécamp u. s. w. In allen diesen mehr oder weniger bedeutenden Plätzen finden einlaufende Fahrzeuge Schutz gegen Wind und Wetter und unter den Werken Schutz und Schirm gegen sie verfolgende Kriegsschiffe. Der übrigen unbefestigten Häfen und Landungsplätze auf der eben begrenzten Küstenstrecke wollen wir hier nicht gedenken, dürfen aber des ungeheueren Zufluchts- und Hafenortes Boulogne zu erwähnen nicht vergessen, das, obgleich kaum als Festung zu betrachten, durch seine geographische Lage und die räumliche Ausdehnung des Hafens (die massiv aufgeführten Dämme reichen bis auf eine Seemeile (1855 m) hinaus in die Fluten) von höchster Bedeutung ist.

Die stärkste, im Range obenan stehende Küstenfestung Frankreichs ist Cherbourg, welches Vauban „l'auberge de la Manche“ nannte (Arrondissement maritime, génie maritime, division des équipages de la flotte, construction navale, dépôts u. s. w.), dessen mächtige Werke Land und See weithin beherrschen. Nach jeder Richtung hin flösst dieser Platz Vertrauen, Bewunderung ein. Während sich das militärische Auge an der Solidität der Werke und ihrer sachgemässen Anlage erfreut, kann man sich kaum von dem Erstaunen erholen, welches die ungeheueren, so sicheren Bassins einflössen, die durch wahrhaft gigantische Arbeiten aus den härtesten Felsen herausgehauen und gesprengt worden. Das sind Schöpfungen, die man sehen muss, denn beschreiben lassen sie sich nicht. Der Anlage solcher grossartigen See-Etablissements lagen seitens Frankreichs offensive maritime Absichten zu Grunde; und man sollte dies in England um so weniger vergessen, als alle auf einander folgenden französischen Regierungen weiteren Ausbau anordneten, auf weitere Konsolidierung bedacht waren, und weil auch in der Republik die Tradition eine grosse Rolle spielt.

Hinter diesen Seefesten, namentlich den in erster Linie hier in Betracht kommenden — den nordwestlichen — finden sich die Festungen St. Omer, Lille, Douay, Arras u. s. w. aufgebaut, welche durch doppelgleisige Bahnen unter sich und mit Calais in Ver-

bindung stehen. Als hinterliegendes Zentrum aber des oben näher beschriebenen Küstensaumes erscheint endlich die Riesenfestung Paris mit all den unerschöpflichen Hilfsmitteln, lebenden wie toten, deren die heutige Kriegführung bedarf, durch viele Schienenstränge an das Ärmelmeer verankert, auch durch eine Wasserrinne (Flussläufe und Kanäle) von hoher strategischer Bedeutung mit dem mittelländischen Meere verbunden. Letztere Wasserstrasse gestattet Torpedoflotten, von der Mündung der Seine durch Frankreich hindurch nach dem Mittelmeere zu dampfen. Militärisch kann man kaum den Vorteil überschätzen, welcher bei der heutigen Bedeutung der Torpedowaffe Frankreich dadurch erwächst, dass es nach Belieben diese neueren maritimen Kriegsinstrumente im Mittelmeere oder im Kanal vereinigen kann, ohne die Thorsperre bei Gibraltar berücksichtigen zu müssen. Während früher dieses felsige Wacht- haus bei einem englisch-französischen Streite die französische Seemacht in zwei gesonderte Geschwader schied, ist das heute nur zum Teil noch möglich, in Jahren vielleicht unmöglich, da man in Frankreich trotz ausserordentlicher natürlicher Schwierigkeiten das Projekt eines Kanals, der Kriegsschiffe tragen und Narbonne am Mittelmeer mit Bordeaux an der Atlantis verbinden soll, ebenso wenig aufgegeben hat, als ein anderes noch kühneres, nämlich eines Kanals, welcher selbst Panzer tragen soll, der das Rhonethal bis Lyon aufwärts, durch die Loire und Seine nach der Hauptstadt führen und bei Calais oder Dünkirchen in das Ärmelmeer einmünden soll. Es würde dieser Süd-Nord-Kanal die hauptsächlichsten Handels- und Kriegszentren, Lyon und Paris, mit den Küstenlandschaften verbinden, zugleich aber auch durch die bedeutendsten Kohlenreviere durchziehen. Wer erinnert sich aber dabei nicht, dass Russland, wenn auch nicht eine Wasserfahrt quer durch den Kontinent, so doch den Transport von Torpedofahrzeugen auf dem Schienenwege aus der Ostsee nach den Häfen des Pontus bei dem vor zwei Jahren mit England drohenden Konflikte vorgesehen hatte.

Dadurch dass in dem Torpedo ein neuer maritimer Faktor erstanden, hat sich die England gegenüber schon vorteilhafte strategische Lage und günstige geographische Position der Republik zwischen dem offenen Atlantischen Ozean und dem Mittelmeere, zwischen Britanien und Indien noch gehoben, und wird es in ungleich höherem Masse, sobald ein Austausch anderer maritimer Streitkräfte vom mittelländischen Meere nach dem englischen Kanal und dem

offenen Ozean, eventuell umgekehrt, stattfinden kann. Hierdurch würde geradezu eine schwere Schädigung von Grossbritanniens Machtstellung bewirkt werden.

Wie gefährlich nahe aber Frankreich der englischen Insel liegt, ergiebt sich aus folgenden Daten. Dampfer legen die Strecke

von Calais nach Dover in $1\frac{1}{2}$ Stunden,

„ Boulogne „ Dover in $2\frac{1}{2}$ „

„ le Havre „ Dover in 12 „

„ Cherbourg „ Dover in 14 „

zurück, während die Einschiffung von Truppen und Parks in aller kürzester Frist und in grösstem Massstabe bewirkt werden kann, so dass die englische Küste, welche am Abend noch keinen Mast sah, am anderen Morgen eine feindliche Flotte verankert und mit Ausschiffung von Truppen beschäftigt erblicken kann.

Die belgische und deutsche Küste.

Lenkt man von der französischen Grenze den Schritt nordwärts, so werden bald an der seeartig erweiterten Schelde die belgischen Farben über einem Platze sichtbar, welcher Englands grösstes Interesse verdient und einem Ingenieur, dem General Brialmont, zu hohem Ansehen in der ganzen militärischen Welt verholfen hat. Es ist das grosse feste Lager von Antwerpen mit seinen wirklich unvergleichlichen Uferbauten, welche in dem, was sie unter dem Wasserspiegel dem Auge verbergen, mächtiger sind als in dem, was sie zeigen, mit seinen unendlich ausgedehnten Rheden, Landungsbrücken u. s. w. Freilich bedeutet Antwerpen Britannien gegenüber ebenso wenig wie die holländischen guten Häfen und kleineren Festungen eine Drohung, es birgt aber eine immense Gefahr für das Inselreich in sich von dem Augenblicke an, in welchem Belgien als Alliierter Deutschland oder Frankreich die Hand reicht. Von diesem Zeitpunkte an präsentiert sich das Rhein- und Scheldedelta — das bis dahin friedfertige — als erzgerüstet, und die Wichtigkeit des in der englischen linken Flanke liegenden Antwerpens wird geradezu potenziert. Eine Landung von

hier aus wie von der entfernter liegenden deutschen Küste würde die im Süden des englischen Eilandes versammelten Streitkräfte im Rücken fassen, die Südfront lähmen. Schon Napoleon I. verglich Antwerpen, sobald Frankreich dort gebiete, mit einer auf Englands Brust gerichteten Pistole.

An der England gegenüberliegenden Küste nennen wir nur noch den Namen *Wilhelmshaven*, welcher für Deutschland den Ort bedeutet, wo dasselbe grösster natürlicher Hindernisse zum Trotz eine bedeutende feste Seestation sich geschaffen und in dem deutschen Meere Posto gefasst hat. Helgoland, das grünrotweisse Eiland, dieser schroffe Felsen im deutschen Meere — seit 1807 unter englischer Herrschaft — welcher die Weser- und Elbe-Mündungen beherrscht und für ein Blokadegeschwader dieser Ströme gute Anlehnung bietet, vermochte nicht zu wehren, dass die deutsche Flagge weithin über das Meer sichtbar wurde. Von Wilhelmshaven aus erreichen Dampfer die Küste von Norfolk und Suffolk in nur 22 Stunden.

Die überseeischen Kolonien.

Somit sind wir an der Grenze des engeren britischen Horizontes angelangt; der erweiterte, welchem wir uns jetzt zuwenden, deckt unseren Planeten; denn England haftet nur mit einem Fusse auf der heimischen Inselgruppe, während der andere auf dem Dreizack Neptuns ruht.

Die grosse geographische Position Britaniens breitet sich aus über den ganzen Raum unserer Erde und umschliesst Länderstrecken, welche durch weite Meeresflächen von einer getrennt sind. Sie besteht aus: den britischen Inseln, britisch Nordamerika, Westindien, Teilen der afrikanischen Westküste, dem Kaplande, Ostindien mit Birma und mit den Besitzungen auf der Halbinsel Malakka, Australien, Hong Kong und Port Hamilton. Diese Weltstellung Englands ist nun aber nicht nur bedingt durch die Festigkeit des staatlichen Baues in Europa und die militärische Sicherheit der britischen Inseln, sondern auch durch die Sicherheit des kolonialen Besitzes selbst und durch die ungestörte freie Verbindung

aller Teile des Riesenreiches. In wieweit dieses der Fall, wollen wir im Folgenden erörtern.

Die eben genannten Besitzungen sind, wenn man das Mutterland als Operationsbasis betrachtet, durch Linien mit demselben verbunden, welche die Atlantis, den indischen Ozean und das stille Meer durchfurchen.

Der Atlantische Ozean.

Zunächst sei unsere Betrachtung dem Atlantischen Ozean und seinen noch nicht berücksichtigten Küsten gewidmet; wir beginnen mit der nördlicheren fast in der Richtung des sechzigsten Breitengrades hinstreichenden Hochstrasse von England nach Kanada, die in der Hudsonsbai in Churchill Harbour ihr Ende findet. Sie kann als militärisch gesichert gelten, ist aber einen grossen Teil des Jahres vermöge ihrer nördlichen Lage durch Naturgewalten (Eisfesseln, treibende Eisberge) in ihrer Leistungsfähigkeit beeinträchtigt; denn über Kanada und das Polarmeer streicht arktische Luft und jagt die erkältenden Eisnebel über die weiten, dann öden Flächen. Die grosse Bai, in welcher die Linie endet, wird nur von englischem Gebiete eingefasst.

Die zweite, südlichere, strategisch ungleich wichtigere Strasse nach dem einzigen, auch im Winter der Schifffahrt zugänglichen Hafen Kanadas, an Newfoundland vorbei, ist militärisch fast ebenso sicher als die erstgenannte. Ihre amerikanische Endstation, Halifax, der bedeutendste Hafen britisch Amerikas, ist durch detachirte Forts u. s. w. so stark befestigt, dass ihm der Charakter einer strategischen Position beigelegt werden muss; der Platz ist im Besitze eines grossartigen Kohlendepots, aber ohne Dock. Die Nachbarschaft der Union erhöht die Wichtigkeit dieser Festung, welche zur grössten Flottenstation in der neuen Welt ausersehen ist. Und welche ungeheueren Ländermassen des amerikanischen Kontinents beansprucht England? Fast die Hälfte Nordamerikas mit dem wunderbar gebildeten, grossartigen Fluss- und Seenetz, mit der eigentümlichen Halbinsel- und Inselbildung steht unter eng-

lischer Oberhoheit. Wo nicht Meeres- oder teilweise nicht zu bestimmende Eisgrenzen dieses Gebiet umsäumen, da ist das Gebiet der Unionsstaaten das einzig nachbarliche. Im Westen und Süden sind es teilweise nach der Richtung des Meridians oder Breitengrades gezogene Linien oder die mittlere Linie auf den Gewässern der 5 bekannten und befahrenen grossen amerikanischen Seen, welche britisches Terrain von jenem der grossen Republik scheidet. Von dem am Ontario-See strategisch so wichtig gelegenen Kingston (mit Militär-Akademie), das jedes fortifikatorischen Schutzes entbehrt, bis nach der Fundy-Bai macht die kanadisch amerikanische Grenze einen wenig Vertrauen erweckenden Eindruck, so dass einen unwillkürlich das Gefühl überkommt, es müsse selbige gelegentlich eine Korrektur erfahren, sei es nun zu Gunsten der aggressiv gesinnten Unionsstaaten, oder zu Gunsten des in die Defensive gedrängten britischen Kanadas. Die Linie, welche die Scheide zwischen diesen beiden grossen Gebieten bildet und Verkehrszentren schneidet, ähnelt der einstigen deutsch französischen Grenze, deren durchgreifende Berichtigung im Jahre 1871 erfolgte. Das weit ausgedehnte, doch nur mit spärlicher Bevölkerung besetzte britische Nordamerika ist militärisch fast ohne Stützpunkte; so ist beispielsweise jede fortifikatorische Massregel zur Sicherung des so wichtigen Golfes von St. Lawrence aus dem Auge gelassen, obwohl er die Welt mit jener grossen, so wichtigen nordamerikanischen Seengruppe verbindet, auf welcher freilich eine englische Kanonenbootflottille schwimmt: ausser dem befestigten Quebec und dem festen Halifax findet man weder in Kap Breton noch Newfoundland noch endlich auf der Insel Anticosti, dem grossen Helgoland des St. Lawrence Flusses, irgendwelche Schanze. So hat man britischerseits weder der politischen oder militärisch-maritimen Situation Rechnung getragen, noch selbst den klimatischen Verhältnissen; denn wenn eine Eisdecke auch den Fahrzeugen zuruft: „bis hierher und nicht weiter,“ so lehrt doch die Geschichte des Sundes und des Beltes und des Haffs, wessen man sich von gefrorenen Wasserbrücken zu versehen hat.

Ein Ereigniss möchten wir aber gebührend zu würdigen hier nicht unterlassen: es ist die Fertigstellung der kanadischen Bahn, womit der kürzeste jener 5 grossen eisernen Ringe, welche in Nordamerika das Atlantische und Pacifische Gestade an einander ketten, vollendet wurde und deren Eröffnung an demselben Tage erfolgte,

an welchem die deutsche Packetbootlinie von 34 Tagen ihre Fahrten begann. Dieser eiserne, 2900 englische Meilen (4660 km) lange Schienenweg beginnt in Quebec, läuft über Ottawa längs des Nipissing-Sees nach Fort William am Oberen See, der Stadt Winnipeg, überschreitet die Felsengebirge in dem 1050 m hohen Yellowheadpass und erreicht in Neu-Westminster an der Mündung des Fraser Flusses bei Port Moody den grossen Ozean. Diese kanadische Bahn beansprucht das höchste Interesse in kommerzieller, namentlich aber in militärischer Beziehung, sie ist eine Wehrbahn, denn sie kürzt den Weg von Liverpool nach Port Hamilton und Hong Kong im östlichen Asien um 630 englische Meilen (1013 km) und ermöglicht den Transport von Truppen und Kriegsmaterial aus der Heimat nach Victoria auf der Insel Vancouver innerhalb der kurzen Zeit von 14 Tagen (7 Tage See-, 7 Tage Landreise). Schnelle Paketbootlinien vermitteln die Verbindung der Endstation in Port Moody mit den englischen Häfen in Ostasien, mit Japan, China u. s. w. Somit stellt dieser Schienenstrang ein Zentralbindeglied zwischen dem Mutterlande, den asiatischen und sogar den australischen englischen Besitztiteln dar und ist, weil Konzentration befördernd, ein militärischer Krafterzeuger, der nicht nur Kanadas weite Provinzen zusammenschweisst, sondern auch die Mittel an die Hand giebt, selbige von einem Punkte aus zu beherrschen. Nächst dem glücklichen Besitzer der Bahn wird ihre Tragweite den Russen zu denken geben. Nicht mit Unrecht betrachtet man dieses nur auf englischem Boden befestigte Geleise als ein Zeugniß der Solidität des englischen Weltreiches, als einen neuen Beweis von Willenskraft der in Amerika heimisch gewordenen englischen Rasse; es glaubt die dünne Bevölkerung des so ungeheuren Gebietes an die Zukunft, an die Entwicklung der Landwirtschaft, an die Erschliessung der im Erdschosse aufgehäuften Mineralien. Bereits wachsen früher kaum zu erreichende Aussenposten von Winnipeg zu volkreichen Städten an. Während man in der alten Welt um dem Verkehrsbedürfniss Rechnung zu tragen Bahnen baut, schafft in Amerika die Bahn den Verkehr; während in Europa das Eisenbahnwesen den Schlusstein von Kultur und Zivilisation bildet, ist es in Amerika die Basis zu Wohlstand und Widerstand. Aber so thatkräftig und thatenlustig sich Kanada auch durch die Herstellung dieser eisernen Strasse erwiesen hat, so wenig hat es weitschauend auf irgend welche Sicherung der-

selben Bedacht genommen, trotzdem man weiss, wie das Eisen an magnetischer Kraft im Kriege wächst, trotzdem die befahrene Linie in der Nähe der Unionsgrenze hinstreicht und durch die Union namentlich die Endstation im Westen stark bedroht erscheint. Letzterem Punkte treten wir später bei Betrachtung des nördlichen stillen Ozeans näher.

Wir wenden uns nun den beiden hochwichtigen Fahrrinnen zu, welche von Britanien nach den westindischen Eilanden führen. Die nördlichere berührt das strategisch gelegene Bermuda mit der stark befestigten Hauptstadt Hamilton, die im Besitze eines Kohlendepots sowie des einzigen englischen Docks in Amerika ist. Die Linie endet an der Insel Jamaica, der „Perle der Antillen“, welche im westindischen Archipel eine zentrale Lage einnimmt und auf welcher die Befestigungen von Port Royal fast vollendet sind, die dem Kohlendepot und den Schiffsetablissemments Deckung gewähren sollen. Der zweite Schiffsweg verbindet England mit Antigua und Barbados, wo Kohlendepots zweiter Klasse. Antigua beansprucht deshalb Bedeutung, weil Jamaica zu sehr leewärts liegt, als dass dessen Kohlenstation oder Arsenal von Kreuzern, wenn zu vermeiden, aufgesucht würde. So wählen denn die meisten nach den grossen Antillen oder dem Golfe von Mexico gebundenen Fahrzeuge die Route zwischen Antigua und Guadalupe. Der Hafen an der letzteren Insel ist wohl befestigt und dient als Geschwaderzentrum für Westindien. Durch eine dritte Linie stehen diese mittelamerikanischen Inseln mit Gibraltar in Verbindung, von welchem Felsenfest eine andere wichtige Route nach den Kap Verdischen Inseln sich abzweigt, um von hier einen zwiefachen Kurs einzuschlagen. Dieser führt entweder auf langer Fahrt die Ostküste Südamerikas entlang über die Falklands Inseln nach Kap Horn oder aber über Ascension und St. Helena — beide Kohlenstationen erster Klasse — nach dem Kap der guten Hoffnung. Portugals Kap Verdische Inseln — Kohlendepot zweiter Klasse — obgleich schon früher wertvoll, haben in neuerer Zeit durch die wachsende Bedeutung der afrikanischen Westküste sehr gewonnen.

Wenn wir nun vorgedachte Atlantische Linien einer Stärkemessung unterziehen, so haben wir bei den nach Nord- und Mittelamerika führenden nur nötig, auf die Wirkungssphäre der vereinigten Staaten aufmerksam zu machen. Wenngleich vielleicht kaum ein grosses Staatsleben so wenig kriegsbereit ist als die Union,

wenngleich beispielsweise die United States Navy Yards zu Charleston und Brooklyn einen durchaus harmlosen, friedfertigen Charakter tragen, und man mit der Lupe kaum ein einziges Kriegsschiff zu entdecken imstande ist, so zeigt doch die Geschichte des letzten grossen amerikanischen Krieges, welche Kraftfülle in diesem Lande verborgen liegt, wie schnell Mars erzgerüstet dem Boden entspringt. Die Situation jener die Südatlantik durchfurchenden Routen gestaltet sich dagegen wechsellvoller; denn neben der Schlagweite des mächtigen britischen Gibraltar macht sich das Schwergewicht Frankreichs zuerst geltend; an der Ostküste Südamerikas aber, wo Brasilien und Argentinien sich beständig mit eifersüchtigen Blicken messen und, bis an die Zähne bewaffnet, jeden Augenblick zum heissen Ringen um die Suprematie über diesen Teil des Weltmeeres bereit sind, kann von einer Herrschaft der englischen Flotte nicht die Rede sein. Und das um so weniger als man auf der weiten Fahrt nach den Falklands Inseln und dem Kap Horn, dem südlichsten Punkt der neuen Welt, nirgends eine britische Stütze findet, wennschon im nördlicheren Teile die Wirkung von Ascension sich fühlbar macht. Ungleich wichtiger als diese ist die zweite Etappenstrasse des südatlantischen Meeres, diejenige nach dem Kap der guten Hoffnung, und zwar deshalb, weil in ihr die Verbindung mit dem fernen Indien, der Perle in dem britischen Diadem, mit Australien und Ostasien ruht, sobald der Suezkanal durch Demolierung, Versenkung von Schiffen oder aus sonstigen Ursachen entweder unpassierbar geworden ist, oder aber aus militärischer Rücksichtnahme seine Benützung für englische Flotten ausgeschlossen erscheint, d. h. sobald die Ader unterbunden ist, welche auf direktem Wege Britanien den Lebenssaft aus Indien zuführt. Ascension und St. Helena (Kohlendepots erster Klasse) treten dann an die Stelle von Malta und Gibraltar. Inmitten eines der grossen Weltpässe gelegen ist Ascension von dominierender Bedeutung; es ist, wie schon gesagt, das Malta unter dem Äquator; wenn nicht fest wie jenes im Mittelmeere, bleibt es doch Zufluchtsstätte und Kreuzungspunkt der meisten nach und von den Südspitzen der alten und neuen Welt fahrenden Schiffe. Für die afrikanische Route kommt dann weiter das meerumflossene Eiland und Geschwaderzentrum in Betracht, auf welchem der grosse Korse einst den Geist aushauchte. Der Verlust von Ascension und St. Helena wäre für Britanien fast gleichbedeutend mit dem Verluste des Zepters über die halbe ozea-

nische Welt. An der westafrikanischen Küste machen wir als Kohlendepot noch namhaft St. Leone, Kap Coast Cast, Lagos und Fernando Po.

Nunmehr einige Worte über die südlichsten Teile beider Welten, welche von der atlantischen Woge genetzt werden. Die Falklands Inseln mit dem so leicht zu befestigenden Stanley Port, obgleich der letzte Ring einer langen Kette, sind gänzlich unbeschützt, und doch gilt es hier, ein anderes grosses Weltdefilée zu halten, einen Weltpass, der nach dem kühnsten aller Seefahrer, nach Fernando Magelhans sich nennt, dessen Fahrzeug jene ewig denkwürdige erste Weltumsegelung vollbrachte, während er selbst auf den Philippinen das Leben lassen musste.

Das Kapland, dessen hohe Bedeutung als Thor nach Australien und dem asiatischen Hinterlande aus dem oben Gesagten schon herauszufühlen ist, besitzt zwar in hohem Masse geographische Vorzüge, daneben aber einen lebendigen Faktor, der ernst in Betracht gezogen sein will, das ist der ethnographische, welcher in wahlverwandtschaftlichen Anziehungen und Abstossungen sich geltend macht. Hier leistet England dem deutschen und holländischen Elemente gegenüber hoffnungslosen Widerstand, und der Druck der Hand dieses Elementes ist stark genug, England stets die Mahnung lebendig zu halten: „Freund, fühle meine Kraft und wahre Dich!“ Durch Minengänge und Blutarbeit versuchte man die Buren einzuengen, und so musste auf dem Matschuba-Hügel der Freiheit Pflanze unter Pulverdampf reichlich mit Blut begossen werden; fort und fort, seitdem das Kapland im Frieden von Paris 1815 den Engländern zugesprochen wurde, durchweht ein Geist altgermanischen Freiheits sinnes der Buren weites Gebiet. Und ausser diesen schlagen noch andere Gefahren dröhnend gegen Britaniens südafrikanische Pforten. Besser hätten wir gesagt an die afrikanischen; denn es sind andere Nationen als die englische, welche in dem schwarzen Erdteil die Führerrolle der Entdeckungen und Besiedelungen übernommen, den Anstoss zur Bewegung einer Völkerwelle gegeben haben.

Allen Erwägungen zum Trotz ist indes auch im Kaplande Britanien den militärisch maritimen Anforderungen nicht gerecht geworden. So liegt die Kapstadt, welche durch wenige gut bestückte Schanzen gegen die Seeseite hin leicht zu decken wäre, ohne jede Sicherheit da, und doch gilt es, ein Kohlendepot erster Klasse hier zu schützen. Man hat selbst versäumt, die reichen Kohlen-

bergwerke in Natal durch einen Schienenstrang mit der Küste in Verbindung zu bringen. Die Werke zum Schutze der so günstig gelegenen Simons Bai aber können nur als gegen Überrumpelung sichernd angesehen werden, und doch müsste man sich des unbeschränkten Besitzes gerade dieses Punktes versichert halten können, von welchem aus man leicht alle vorübersegelnden Schiffe kapern oder in den Grund bohren kann. Selbst die grossen Docks, deren Notwendigkeit allgemein anerkannt ist, fehlen hier an der Scheide zweier Hemisphären. So ist denn der im Kaplande ausgesetzte britische Unteroffiziersposten ein verlorener und vermag mit seinem Feldschanzzeug sich kaum notdürftige Deckung zu schaffen.

Die Südspitzen Amerikas und Afrikas sind, wenn sie auch früher weltentrückt waren, heute nicht mehr weltverloren, hängen aber strategisch betrachtet vollständig in der Luft.

Der Atlantische Ozean. Panamadurchstiche.

Ehe wir von dem grossen offenen Atlantischen Becken scheiden, wird es notwendig, nochmals nach dem Zentrum desselben, dem Antillenmeere, zurückzukehren, wo grosse Dinge sich vorbereiten. Heute schon beanspruchen selbst die an Umfang nicht grossen Inseln im caraibischen Meere Würdigung; welche Wichtigkeit wird man ihnen aber in kommerzieller wie in militärischer Hinsicht zugestehen müssen, wenn erst in dem Zeitalter der Technik die beiden Riesenhälften der neuen Welt mittels zweier Wasserstrassen eine dauernde Trennung erfahren haben, und der internationale Weltverkehr auf diese Weise einen bis dahin schwer empfundenen Riegel zur Seite geschoben hat? Neben der keuchenden Locomotive, welche seit über 20 Jahren von Panama nach Aspinwall (Entfernung 44 englische Meilen, 70 km) über jene wunderbare Verjüngung des festen Landes — den Isthmus — dahineilt, soll man in einigen Jahren das Geräusch der Schraube vernehmen, die in dem Kanal (welcher bei 22 m Sohlenbreite 9 m tief wird) das Wasser zur Seite wirft. Dann werden die Passagiere auf der Seereise von Europa nach Australien, sobald das Fahrzeug bei der

Station „Amerika“, dem Stapelplatz, wo fünf Welten ihre Schätze tauschen, über den Eisenstrang neben ihnen, den Notbehelf einer älteren Zeit, lachen.

Der zweite interozeanische Kanal, welcher mit dem südlicher gelegenen den Wettbewerb aufnehmen will, soll den Hafen von Juan de Nicaragua den Lauf des San Juan Flusses entlang, durch den nur 42 m über dem Meeresspiegel liegenden Nicaragua-See mit dem Hafen Brito am grossen Ozean verbinden. Das eben genannte Wasserbecken wird vielleicht durch die Macht der Verhältnisse zum wichtigsten Binnensee der Welt; seine Ausdehnung ist im Verhältnisse zur Schmalheit des umgebenden Landes eine ungeheuere.

Am Panamakanal arbeitet angestrengt mit Kopf und Hand und französischem Golde der durch Trennung der Landenge von Suez berühmt gewordene Franzose Lesseps, während die Nord-Amerikaner die zweite Wasserstrasse für und im Interesse der Union bauen wollen.

Ausser diesen beiden in Aussicht stehenden Wasserrinnen möchten wir hier noch einer intendierten Reise von Seeschiffen über festes Land gedenken, und auf die Eadsche Schiffsbahn hindeuten, welche über die Landenge von Tehuantepec die grössten Fahrzeuge auf einem Schienengeleise von einem Meere zu dem anderen tragen soll. Autoritäten bezweifeln nicht die praktische Ausführbarkeit dieser Idee (die erste Schiffsbahn der Welt über die Landenge Chignecto in Kanada thut ihre Schuldigkeit), nach welcher Schiffe mittels eines versenkbaren 130 m langen und 25 m breiten Gerüsts, das auf 360 Rädern ruht und nach Vorbild der schwimmenden Docks erbaut ist, gehoben werden sollen, um auf sechs parallel laufenden Schienen durch eine Anzahl Locomotiven transportiert zu werden.

Die Durchbohrung jenes schmalen amerikanischen Mittelgliedes und die Verbindung zweier Weltozeane werden Umwälzungen im Weltverkehr veranlassen, die ausserordentlich sind und welthistorische Tragweite besitzen. So kann man heutzutage schon ermessen, wie nach Eröffnung dieser Wege alle westindischen befahrenen Linien, jeder Stützpunkt in dem amerikanischen Mittelmeere eine vorher kaum geahnte Bedeutung gewinnen, sowie ferner, dass aus der Verbindung der atlantischen und pacifischen Küste die Unionsstaaten merkantil wie militärisch den Vorsprung gewinnen, Mittel-Amerika immer mehr ihrer Machtsphäre anheimfallen und eine

wichtige Etappe in der rastlosen Fortentwicklung der grossen Republik abgeben wird, obgleich die Welt aus dem Munde des Herrn von Freycinet vernahm, dass der Panamakanal eine strategische Strasse für die französische Kriegsflotte im Verkehr zwischen Frankreich und Hinterasien bedeuten würde. Schon der Vertrag der vereinigten Staaten mit Nicaragua bedeutet einen grossen Schritt nach vorwärts zur Verwirklichung der Monroelehre und muss England deshalb um so unangenehmer berühren, als einer der Endpunkte des nördlicheren Kanals, der Hafen Greytown, früher unter britischem Schutze stand, bis er im Jahre 1860, nachdem Britanien den Ankergrund, über welchem noch vor zwanzig Jahren die grössten Kriegsschiffe schaukeln konnten, hatte versanden lassen, an Nicaragua abgetreten wurde. Die Durchführung der Monroelehre in Mittelamerika ist gleichbedeutend mit Abdankung Englands, mit Abdankung Europas in diesen Regionen des Weltalls.

Die Geschichte des amerikanischen stillen Meeres und des amerikanischen Atlantischen Ozeans wird dazu bestimmt sein, ein Gesetz zu bestätigen, welches vordem insonderheit von England nicht genugsam gewürdigt worden, dass nämlich nicht überall die Ozeane die Ufer, sondern dass unter Umständen auch die Ufer die Meere beherrschen, und es werden zur schnelleren Geltendmachung dieses Gesetzes die gegenwärtigen Riesenarbeiten in Zentralamerika das ihrige beitragen. Hier schürzt sich ein Knoten, den nur das Schwert dermaleinst lösen wird. Um die Wassergräben vom Atlantischen zum Stillen Meere wird härter gekämpft werden, als um die Strasse vom Mittelländischen in das Rote Meer gekämpft wurde; dabei darf man freilich nicht vergessen, dass bei der Suezkanal-Frage das letzte Wort noch nicht gesprochen ist, und neu entstandene Faktoren Berücksichtigung erheischen.

In Thatenlosigkeit und Unschlüssigkeit versäumte Britanien die günstige Gelegenheit, während des grossen amerikanischen Secessionskrieges den gefährlichsten Nebenbuhler um die Herrschaft im nordatlantischen Ozean zu beseitigen. Die Engländer hatten vergessen, dass es einmal eine Zeit gegeben, in welcher sie, trotzdem das gewaltige Ringen mit dem grossen Corsen alle Kräfte in Anspruch nahm, nicht davor zurückschreckten, wegen geringfügiger Beleidigung seitens der überozeanischen Republik dieser den Krieg zu erklären. Wenn aber der Kampf zwischen der Union und Britanien beginnt, dann wird alsbald die Schreckenstochter, welche

England gross zog, den Schritt ihrer Söhne auch nordwärts lenken, um den erregten und erregbaren Kanadiern, welche ihres französischen Ursprungs nicht vergessen können, die Hand zu reichen. Und diese werden nicht säumen, am Tage der Vergeltung ganz Kanada in ein einziges weites Aufruhrgebiet zu verwandeln und einen Schlachtruf ertönen lassen, dessen Schallweite unberechenbar sein wird.

Die zentralamerikanische Frage ist heute schon mehr als ein Sturm im Glase Wasser und darf von den grossen seefahrenden Nationen nicht als Nebenbeschäftigung betrachtet, sie muss ernst gewürdigt werden.

Bei den zukünftigen amerikanischen Weltmeerkanaälen ist neben Raum- und Zeitersparniss auf den Seestrassen nach den Küstenländern von Westamerika und Ostasien, nach Japan, dem himmlischen Reiche, den Inseln der Südsee und nach Australien die vermehrte Sicherheit der Seefahrten in Betracht zu ziehen. Dieses Moment führt uns unwillkürlich zu einem Vergleiche des entstehenden Panamakanals mit dem Suezdurchstich, welcher sehr zu Gunsten des ersteren ausfällt. Während nämlich jener erstere relativ schwierige Gewässer mit günstigen vertauscht, verlässt das Fahrzeug, welches unter südlichem Kurse das Land der Pharaonen zur Rechten liegen lässt, das sichere Mittelländische Meer, um in dem schwierigen, gefährlichen und von tückischen Korallenriffen starrenden Roten Meere die Reise fortzusetzen. Anders hier. In dem mexicanischen Meerbusen an der Strasse von Florida liegt des Golfstroms-Quelle, dessen Mündung sich in den arktischen Gewässern verliert. Keine zweite Wasserflut auf der ganzen Erde ist diesem Strome in Bezug auf Majestät ($12\frac{1}{2}$ geographische Meilen, (93 km) breit, 300 m tief) und Raschheit (1 geographische Meile (7,42 km) in der Stunde) zu vergleichen, dieser Strömung, welche wie Tegnér sich ausdrückt „auf eigener Welle durch das Meer“ zieht; auch setzen sich, wie bekannt, die günstigen Strömungen der Luft noch durch den grossen Ozean fort, um in schneller gesicherter Fahrt Flotten nach der Südsee und, durch die äquatoriale Gegenströmung begünstigt, wieder zurück zu führen. Während der Suezkanal eigentlich nur für Dampfer vorteilhaft ist, wird auf den neuen amerikanischen Wegen auch das Segel seine Rechnung finden. Doch erst wenn sie eröffnet, wird die volle Bedeutung der beiden grossen Rennbahnen sich ermessen lassen und allmählich neben

einer Völkerwanderung, wie sie die Geschichte seit Jahrhunderten nicht gesehen, auch eine Machtverschiebung bewirken, da trotz der Kürze der Kanallinien ihre Wirkungen kein Ende finden.

Der Atlantische Ozean. Die Ostsee.

Es erübrigt nunmehr die Betrachtung von zwei geschlossenen hochbedeutsamen Becken der Atlantis, wir meinen die Ostsee und das Mittelmeer. Namentlich ist es das letztere, mit dessen neuerer Geschichte und mit dessen Geschick Englands Wohlfahrt eng verknüpft ist.

Das einst seegewaltige Dänemark trägt noch heute die Schlüssel zur Ostsee in der Hand. Für das kleine, zur See wie zu Lande nicht mehr starke, in der Mitte zwischen den beiden mächtigen Rivalen, zwischen Russland und England gelegene Reich ist das durch die Gunst der Natur ihm anvertraute Pfand ein sehr zweifelhaftes. Ein auf kräftiger Basis ruhender Staat könnte durch Ausnützung der geographischen Lage unter Anwendung militärischer Kunst die drei Zugänge zur Ostsee voll und ganz für den skandinavischen Norden zu dem erheben, was die Westpforte des Mittelmeeres bedeutet, an der das Schilderhaus Gibraltar Platz gefunden hat. Lange Zeit hindurch hat freilich, wenngleich unter wechselndem Erfolge, der Danebrog mit dem als Hauptreduit so günstig gelegenen befestigten Kopenhagen die Wacht an den Belten und am Sunde gehalten, wo Russland so gern den Posten beziehen möchte, aber länger kann Dänemark den Posten nicht mehr behaupten und dänisches Salzwasser bespült nicht länger mehr den Kieler Hafen, die stattliche in deutschen Landen gelegene Bucht. Sic transit gloria mundi!

Russland und Deutschland teilen sich heute in die Herrschaft über die Ostsee; das russische Ruder ist indessen zeitweise durch die hohe nördliche Lage seiner Häfen gehemmt. Am Tage und in der Stunde der Eröffnung des grossen Nordostseekanals aber wird das Zepter über dieses atlantische Becken zugleich mit dem östlichen Teile der Nordsee in die Hand des deutschen Kaisers überantwortet

werden. Es wird überantwortet werden trotz der grossen maritimen Anstrengungen Russlands und trotz des finanziellen Einsatzes dieses Staates, um der deutschen Flotte nicht allein ebenbürtig sich an die Seite zu stellen, sondern dieselbe zu überragen. Der nordische Winter, jener treue moskowitzische Verbündete aus dem Drangjahre 1812, verwandelt sich hier in den Feind. So ist bis in das späte Frühjahr hinein wegen des Einfrierens der Fahrzeuge in den Häfen eine Mobilmachung und ein Auslaufen russischer Kriegsschiffe geradezu ausgeschlossen. Um bei Kronstadt nicht allzulange festliegen zu müssen, überwinterten schon in den letzten Jahren die grossen Schlachtschiffe bei Helsingfors.

Der Nordostseekanal (100 km lang, 8,5 m tief, mit einer Sohlenbreite von 26 m, also 4 m breiter als der Suez- und der projektierte Panamakanal) wird vorzugsweise aus militärischem Interesse entstehen und in des Wortes weitester Bedeutung einen Wehrkanal darstellen. Bis zur Fertigstellung dieser Wasserstrasse zwingt Deutschlands Küstengestaltung zur Teilung der Flotte in den beiden für dasselbe gleich bedeutsamen Meeren der Ost- und Nordsee. Der Schnitt durch die jütische Halbinsel wird gleichbedeutend mit einer Vermehrung der deutschen Kriegsfahrzeuge in den heimatlichen Gewässern, mit der Verdoppelung der deutschen maritimen Kraft. Denn welche Macht vermöchte die schnelle ungestörte Vereinigung von Nord- und Ostseegeschwader zu verhindern oder die grossen Vorzüge des zeitlichen — für Dampfer um 22 Stunden — näher Gerücktseins der beiden deutschen grossen Kriegshäfen und Seefesten Kiel und Wilhelmshaven zu annullieren? Ein weiterer hoch zu veranschlagender Vorteil des Kanals besteht in der Befreiung der Passage durch die engen Thore zwischen den dänischen Gebietsteilen und in der Vermeidung der Fährnisse, mit denen Skagerrak und Kattegat jedes Schiff bedrohen.

Dass auf der andern Seite dieser Kanal aber auch besondere Anziehungskraft auf den Feind ausübt, ist selbstverständlich, sowie auch dass sein Schutz gegen alle Eventualitäten mit Landstreitkräften allein nicht zu bewirken ist. Ist doch Helgoland unweit des demnächstigen westlichen Ausganges, den es beherrscht, gelegen. Diese Felseninsel liegt innerhalb der deutschen Seezone, und auch die Geschichte spricht ihn Deutschland zu gleichwie die Abstammung seiner Bewohner.

Seitdem Deutschland in Besitz der unvergleichlichen Kieler Bucht gelangt ist, sie in waffenstarrendes Gewand gekleidet (verschanztes Lager, Hauptstapel- und Rüstplatz alles dessen, was der Kampf zur See erfordert, mit Docks, Hellingen, Schwimmdocks u. s. w.) und seitdem es an der Elbemündung festen Fuss gefasst und sich in Wilhelmshaven an dem Jahdebusen einen der besten Kriegshäfen der Welt mit Torpedo- und Boots-Hafen, Trockendocks, Hellingen, grossen Hafenbassins, Verbindung mit dem Ems-Jahde-Kanal u. s. w. und eine Marinestation erster Ordnung geschaffen hat, wird sich nach vollzogenem Bau des grossen deutschen Kanals die deutsche Kriegsflagge stolzer und stärker denn je in der Nord- und Ostsee zeigen und sich in diesen neptunischen Gebieten so leicht nicht um Masteslänge von einem feindlichen Geschwader überragen lassen; denn deutschem Wollen wird deutsches Können entsprechen.

Wenn man bedenkt, dass nach Eröffnung des Kanals die Entfernung von der grossen deutschen Seefeste Königsberg bis zur Themsemündung auf 1500 Seemeilen (2780 km) zusammenschrumpft, Danzig, Stettin und Kiel England näher gerückt sind, und wenn man in weitere Erwägungen die Massnahmen für Einschiffung von Truppen und Material zieht, die in allen grossen Häfen des deutschen Reiches getroffen sind, das fest auf militärischer Basis ruht, und in welchem sich leicht und schnell jede Mobilmachung vollzieht, sowie endlich, dass nach gegebenem Befehl das strategisch angelegte Eisenbahnsystem die vollzähligen wohl ausgerüsteten Korps in kurzer Aufeinanderfolge den Hafenplätzen zuführt, so ist mit diesen wenigen Andeutungen ein Faktor fixiert, den Britanien ehemals nicht kannte, der aber gegenwärtig in keinem strategischen Kalkül des Inselreiches fehlen darf. Dem mächtigen Cherbourg gegenüber ist die englische Südküste, wenngleich, wie wir gesehen, unzureichend, doch mit Kriegshäfen ausgerüstet, die gegen Deutschland gelegene Front aber, die zugänglichere, längere liegt fast offen da und ist in ihrer ganzen Ausdehnung überhaupt nicht zu befestigen.

Die noch nicht besprochenen Umfassungslinien der Ostsee verteilen sich auf Russland und Schweden. Russland hat seine Hauptseeplätze dergestalt befestigt, dass der englischen Marine kaum mehr gelingen dürfte, als moskowitische Haut zu ritzen. Wir machen hier nur Reval namhaft und Kronstadt, dessen grüne Wälle und graue, meterstarke Mauern, welche die Moskowiter hier auf

zehn verschiedenen Sandbrücken und Inseln als ein düsteres Venedig im Kleinen zum Schutze des an der Newa unter dem Eisenwillen ihres Gründers entstandenen Babels erbaut haben, drohend genug einem Feinde entgegenstarren als Bild der defensiven Wehrkraft des riesigen Zarenreiches. Damit aber eine überlegene Flotte durch Blockade des finnischen Meerbusens oder Versenkung von See-minen die russisch-baltische Flotte nicht zur Unthätigkeit verdammen könne, hat das Marineministerium endgültig dahin entschieden, dass Windau in Kurland zum Kriegshafen umgeschaffen wird, und dass die lang geplante strategische Eisenbahn mit dem Binnenlande nunmehr in Angriff zu nehmen sei.

Der Atlantische Ozean. Das Mittelmeer.

Sobald man unter östlichem Kurse aus der Atlantis segelnd die Säulen des Herkules passiert hat, wird das Schiff von den Wogen des Mare nostrum der Römer gehoben, man befindet sich im Mittelmeere, dem grosse Markte der Nationen, der Mittelwelt der alten Sage, der alten Geschichte, und verspürt das Geisteswehen, den Luftzug im Gesicht. Von diesen heiligen Wogen wurde der Same aller Bildung und Freiheit in die Länder der alten Welt getragen. Hier begann das Leben, die Freiheit, Sittlichkeit, Wissenschaft und Kunst in höherem Stile; hier erscheint zuerst die Persönlichkeit Gott gegenüber, und hier ging der Menschheit die Majestät der sittlichen Welt auf; denn nur da, wo der Mensch im Gefühle seiner Freiheit und des eigenen Daseins auf eigenen Füßen wandeln darf, kann von Persönlichkeit und Sittlichkeit die Rede sein. Hier, wo die Griechen den Menschen entdeckt hatten, lag Europa und begann Europa, und hier über dieser grossen alten Pulsader der Bewegung und Erregung schwebt noch immer schöpferischer Geist über den Wassern, die Beseelung der elementaren Kräfte. Auf diesem Mittelwasser, das der Aus- und Tiefblicke so viele eröffnet, tanzt Europa, welches die Meere umfliessen und durchreissen und mit Wanderlust des Ozeans anhauchen, während nur der Osten des Erdteils sich asiatisch dem Leben absperrt, dass

Winde der Öde und Roheit darüber hinstreichen. Wie geheimnisvolles Geflüster, einer leichten Brise vergleichbar, durchweht die mediterranen Gestade die Ahnung, dass man am Vorabend grosser Ereignisse stehe, welche die Königin der Meere eng berühren.

So lange Indien unter englischer Oberhoheit steht, muss die schwanke Etappenstrasse vom Mutterlande nach diesem Juwel britischer Kolonialbesitzungen intakt erhalten werden, koste es, was es wolle. Diese Etappenstrasse aber führt durch die ganze Länge des Mittelmeeres; sie mehr und mehr zu festigen, aller sich türmender Hindernisse zum Trotz, gebietet Britannien entscheidend die Selbsterhaltung. Meisterhaft hat es bis jetzt englische Politik verstanden, sich zur Lösung dieser Aufgabe stählerne Pfeiler zu setzen, auf welchen die Mittelmeerbrücke sicher ruhte. Aber die Wandel schaffende Neuzeit liess auch in dem empfindlichen Schlachtenraum des wichtigen, zwischen drei Erdteilen gelegenen Beckens Faktoren entstehen, welche, wenn sie auch nicht durch schädigende Wogen die Pfeiler unterspülten, doch den Brückenbelag erzittern machten. Und dies Alles zum trotz dessen, dass England am Suezkanal nicht nur Fuss gefasst hat, sondern vorher Cypern als Wegzehrung auf der Strasse nach Indien verschluckte, und so durch die Kunst englischer Staatslenker wie durch die Gunst der Waffen einen zweiten Ausgang des Mittelmeeres sich dienstbar machte und einen neuen Fuss- und Stützpunkt erwarb.

Die im Laufe der letzten Jahrzehnte veränderte Situation im Mittelmeere werden wir heute nur streifen, und indem wir auf einen unserer früheren Aufsätze*) verweisen, beschränken wir uns darauf, die Erstarkung der französischen Flotte, die Einigung Italiens, welches sich eine achtunggebietende Streitmacht und gute Kriegshäfen im Zentrum des Beckens geschaffen hat, das Vorrücken Östreichs nach Süden, sowie die Unterwerfung von Tunis unter die Beherrscherin Algeriens (obgleich die französischen afrikanischen Küstenstriche einen Vergleich mit den englischen Stützpunkten im Mittelmeer nicht aushalten) als Faktoren aufzuführen, welche politisch und militärisch ernst gewürdigt sein wollen.

*) Das Mittelmeer vom militärischen Gesichtspunkt, insbesondere die Stellung der Engländer in demselben. Von Wachs. Drittes Beiheft zum Militär-Wochenblatt von 1884. Ins Englische übersetzt von Oberstlieutenant Bowdler Bell im Journal of the Royal United Service Institution. Vol. XXVIII, 1884 No. CXXV.

Kehren wir nach der Meerenge zurück, die Europa und Afrika scheidet, so tritt uns zunächst Gibraltar entgegen. Dieser starke englische Wachtposten stützt sich auf eine Festung, welcher fast unüberwindliche tote Widerstandskraft des Terrains als solideste Basis dient. Dort sind in das harte lebende Gestein fortifikatorische Deckungen gebrochen, von denen aus man in Verbindung mit den tiefer gelegenen Batterien u. s. w., die gleichfalls bombensichere Räume bergen, das Thor zwischen Europa und dem schwarzen Kontinent ($12\frac{1}{2}$ englische Meilen, 23 km breit) vollständig beherrscht. Die in 3 Etagen über einander angelegten Felsengallerieen besitzen eine Länge von $1\frac{1}{2}$ englischen Meilen (2,5 km) und bieten der gesamten Garnison gesicherte Unterkunftsräume. Gibraltar ist gut armiert mit 2000 Geschützen und nach englischen Begriffen von einer starken Garnison (6000 Mann) bewacht, besitzt aber trotz der in seiner Nähe so häufig vorkommenden Kollisionen keine Docks.

Nächst Gibraltar bietet sich auf dem Wege nach Indien, 956 Seemeilen (1772 km) östlich von jenem zwischen dem afrikanischen Kap Demas und dem sizilischen von Passaro gelegen, der zweite starke Brückenpfeiler und englische Etappenort dar.

Es ist der (5 □ Meilen, 275 qkm) grosse bis 250 m über dem Wasserspiegel zwischen den Eilanden Pozzo, Comino und Cominotto jäh aufsteigende, kahle und quellenarme Kalksteinfels der maltesischen Insel. Die Woge, welche sich an diesem starren, sonnbestrahlten Felsblock bricht, erzählt von alten Thaten, die hier geschehen, und flüstert schaurige Mären aus hinterliegenden Jahrhunderten, doch Leben und Lust der Gegenwart lassen leicht vergessen, welch grausames Geschick an diese althehrwürdigen Mauern sich knüpft.

Die Süd- und Westküste Maltas bilden geradlinige, steile und unzugängliche Wände, während auf der an Einschnitten reichen Nordküste eine weite in Abteilungen gezipfelte Bucht durch eine Landzunge in zwei Hauptteile geschieden wird. Es sind dies die beiden Häfen Marza Muscietto, durch das Fort St. Elmo dominiert, und der tiefe und weite Porto Grande mit enger Zufahrt, gegen die Gewalt der Elemente geschützt, und durch die Forts Elmo und Vittoria gedeckt. Diese Häfen werden von einem Städtekomplex eingefasst, der sich als Krone auf dem Haupte der Insel am warmen Goldhimmel scharf abzeichnet und den Namen La Valetta trägt. Berühmt wie seine

Geschichte haben die dem Terrain angepassten fortifikatorischen Bauten und in Stein gehauenen Batterien La Valetta in einen uneinnehmbaren Platz verwandelt.

Dies hohe Plateau ist der zweite wichtige britische Militär- und Marineposten, zugleich Hauptquartier des englischen Mittelmeergeschwaders mit grossen Werften und Arsenalen, wie Zentralpunkt aller mediterranen britischen Dampferlinien. 142000 rührige, thatkräftige Bewohner und eine Besatzung von 6000 Mann, welche ausschliesslich der Flottenbemanning angehören, beherbergt das schon von den Phöniziern besiedelte Eiland, welches in Folge seiner geographischen Position eine hoch interessante Kriegsgeschichte aufzuweisen hat, und das aus einer starken Hand in eine stärkere überging, bis endlich im Jahre 1800 die Briten nach harter Blockade diese Perle auf dunkelgrünem Meeresgrund den Franzosen entrissen, neu befestigten, um bis heute als Herren über dieselbe zu gebieten. An Zahl wie an militärischer Beanlagung ist die territoriale Miliz Maltas jener von Gibraltar weit überlegen; von welcher Abstammung diese Bewohner sind an diesem uralten Kreuzpunkte der antiken und mittelalterlichen Welt, wo von jeher die Völkerstämme sich begegneten und sich vermischten, wer wollte das nachweisen.

Durch seine Lage zwischen den beiden grossen Mittelländischen Meeresbecken, zwischen Abendland und Levante noch bedeutsamer als Gibraltar trägt Malta die Schlüssel in der Hand zu der ägäischen Inselwelt wie zu den syrischen und ägyptischen Häfen, und so lange unter italischem Himmel die britische Flagge hier weht, kann von einer Suprematie zur See über das Becken der Adria hinaus seitens Italiens oder Österreichs ebenso wenig die Rede sein, als von der Herrschaft Frankreichs im Osten des mittelländischen Meeres, so lange in Nordafrika keine weitere Umwälzung zu Gunsten der Republik vor sich gegangen ist. Wie indes Russland in einem grösseren Kontinent — das werden wir später sehen — fort und fort marschiert, so greift in Afrika das Franzosenreich rechts und links weiter, um durch Schaffung einer einzigen grossen nordafrikanischen kolonialen Besitzung Herr vom Mittelmeer zu werden. Algier war die erste Hauptetappe, dann kam Tunis an die Reihe und später die Grenzberichtigung mit Marokko. Marokko aber verbürgt seine Naturanlage wie die Weltlage eine grosse Zukunft, da kein anderes afrikanisches Besitztum so entwicklungsfähig ist, sobald es in die rechte Hand kommt; Tripolis endlich, das Anhängsel von

Tunis, wird sich Frankreich schwerlich entgehen lassen. Hat aber Frankreich in Afrika das Ziel seiner Wünsche erreicht, dann wird der alte Traum „das Mittelmeer ein französischer See“ sich erfüllen, keine andere Flagge dort mehr zur Geltung kommen, zunächst Italiens militärpolitische Bedeutung begraben werden, dann aber auch Britanien auf dem indischen Wege arg bedroht sein, der heute schon durch einen französischen Engpass führt.

Malta ist aber nicht wie Gibraltar Endstation, es ist der mittelste Brückenpfeiler zwischen dem Westen und Osten des Mittelmeers und als solcher nach den Gesetzen der Technik zugleich auch der stärkste. Ebenso weit nämlich wie Gibraltar nach Westen von dieser Hochburg abliegt, erhebt sich im Osten von ihr der dritte englische Stützpunkt in der 173 □ Meilen (5926 qkm) grossen, 230 km langen und 96 km breiten sagegefeierten Insel Cyp e r n in jenem durch Syrien und die kleinasiatische Küste gebildeten rechten Winkel.

Die militärische und politische Bedeutung von Cypern, diesem Geschenke des Berliner Kongresses, ist namentlich in der geographischen Lage im Ostbecken des Mittelmeeres begründet, wodurch eine neue, gute Basis für alle maritimen Operationen in der Levante gewonnen ist; denn die Insel flankiert Kleinasiens Südküste sowohl wie Syrien und bildet den Brückenkopf für Alexandrette, den Endpunkt jenes vorerst freilich in englischen Köpfen nur spukenden Überlandwegs durch Mesopotamien — einem demnächstigen Schwerpunkt asiatischer Politik — nach dem persischen Golfe.

In dem Besitze von Cypern liegen übrigens für England noch andere Faktoren verborgen, auf welche aufmerksam zu machen uns obliegt. Als solche erscheinen: schnelle Verbindung mit bedeutamen Punkten und wichtigen Inseln des Mittelmeerbeckens, mit Rhodos, Kreta, der bekannten Besika Bai, den Dardanellen, dem schon genannten Alexandrette, Beyrut, Jaffa u. s. w., ferner die teilweise Paralsierung des bedrohlichen, lang hingestreckten Kreta und endlich die strategische Deckung des Nildeltas sowohl wie der ägyptischen Häfen und der nördlichen Mündung des Suezkanals; letzteres um so sicherer, als die syrische Küste mit ihren Hafenplätzen keine militärische Bedeutung beanspruchen kann.

Von Cypern und Ägypten aus hängt Englands Weltmacht, einer stets drohenden Gewitterwolke gleich, über dem einst so üppigen, jetzt aber so öden und menschenarmen Syrien, stets bereit,

jedem in den Arm zu fallen, der auf den Küstenpunkt der geträumten Euphratbahn die Hand legen will.

Unbegreiflicherweise aber vergassen die Briten bis heute, sich auf Cypern einen grossen festen Kriegs- und Hafenplatz zu schaffen, für den alle Bedingungen in der so bedeutungsvollen, an dem östlichen Inselfaume gelegenen Position von Famagusta, gegeben sind; denn Famagusta würde als Burg der Neuzeit ausgestattet nicht nur die Insel selbst strategisch beherrschen, sondern es würde in diesem Platze zugleich ein Sammelpunkt für ein grosses englisches Geschwader gewonnen sein. Britanien hätte dann nicht mehr nötig, wozu es 1882 anlässlich der ägyptischen Verwickelungen gezwungen war, sich auf einen Hafen der kretischen Insel zu basieren; die Suda Bai an der Nordwestküste derselben, der vorzüglichste, geräumigste Bergeplatz für Flotten in der ganzen Levante war es, in welcher die britischen Kriegsschiffe sich zusammenfanden. Was ist Kreta aber anders als die Hochbrücke, die von Kleinasien hinüberleitet nach dem klassischen griechischen Boden? Während ihr steiles, starres, geradliniges Gestade gegen den schwarzen Kontinent sich ablehnend verhält, öffnet sie dem griechischen Meere die Pforten und viele günstig gelegene Häfen. Vulkanische Kräfte haben hier in aufeinander getürmten Bastionen und tiefen Felsklüftungen eine einzige Riesenfestung aus dem Meeresgrunde gehoben, deren Citadelle die weissen Berge bilden, ohne deren Besitz keine nachhaltige Beherrschung der Insel möglich ist. Der so beschaffene Boden und die Geschichte Kretas haben ein freiheitsliebendes, trotziges Geschlecht heranwachsen lassen; doch hat die türkische Hand trotz mannichfacher Zuckungen diesen Juwel festgehalten, weil sich hier unter dem 35° nördlicher Breite auf der Linie Kreta-Rhodos die äussere Verteidigungslinie zu den hochwichtigen Eingängen des Pontus findet. Es sind die schmalen Meeresteile im Osten und Westen der Insel durch maritime Kräfte unschwer zu sperren, und es findet andererseits eine aktionsfähige türkische Flotte zur Beherrschung des Ägäischen Meeres hier eine Anlehnung von unschätzbarem Werte.

Das Mittelmeer. Syrien, Mesopotamien.

Ehe wir die Wasser des Mittelmeeres mit anderen vertauschen, müssen wir Syrien kurz betrachten. Die geographische Lage dieses Landes zwischen der blauen Levante auf der einen Seite und den heissen Ebenen der Wüste auf der anderen bildet den zentralen Isthmus, den Nacken der alten Welt, und gab von jeher die mit Ruinen bestreute Durchzugsstrasse erobernder Armeen ab. Für England bedeutet Syrien die Schwelle zu den grossen natürlichen Verbindungslinien mit Indien, auf denen auch der Endpunkt der Euphratbahn, richtiger wohl Tigrisbahn genannt, liegen wird. Diese Bahn ist längst projektiert und wie sich die Stellung der grossen Mächte in Zentralasien jetzt gestaltet hat, vom britischen Standpunkte geradezu ein absolutes und baldiges Bedürfnis geworden. Ausserdem ist der Grundgedanke zu dem Bau der Euphratbahn ein zu gesunder und natürlicher, als dass er in unserer hastenden Zeit untergehen könnte. Es ist unschwer zu erkennen, dass, von kommerziellen Momenten abgesehen, die politischen und strategischen den Bau gebieten, welcher einen sichereren und schnelleren Transport von Truppen und Kriegsmaterial ermöglicht, als der Suezkanal leisten kann. Die Bahn würde von London bis Indien eine Wegersparung von 1000 englischen Meilen, 1600 km, und eine Zeitersparung für Postsendungen von 10 Tagen bedeuten, so dass der Transport von England bis Indien nur 10 Tage statt 20 erfordern würde, Truppen sendungen aber könnten 14 Tage nach ihrer Einschiffung in England bei Karatschi an der Mündung des Indus landen. Dieser Schienenstrang würde aber nicht nur Mutter- und Tochterland feste mit einander verbinden, sondern begründet auch die Hoffnung, die Euphratländer den von Armenien her, dessen Bewohner zwischen den beiden Übeln der Knute und der Paschawirtschaft haltlos hin- und herschwanken, vordringenden Russen zu verschliessen, ihnen ein energisches „Halt!“ zurufen zu können. Diese Hoffnung ist gerechtfertigt, sofern es gelingt, das Schienengeleise befahren zu lassen, ehe die Moskowiter die Fühlhörner noch weiter nach Süden ausgestreckt haben.

Mit der durch das Thal der mächtigen Zwillingsflüsse, welche Napoleon I. als den strategischen Schlüssel der Welt bezeichnete,

geführten und durch Persien und Beludschistan bis Karatschi an der Indusmündung fortgesetzten Bahn würde England eine neue grosse strategische Basis sich schaffen. Dass aber dieser Weg den Suezkanal für Britanien überflüssig mache, kann nur der behaupten, welcher die Verhältnisse nicht kennt und den militärischen Vorteil verschiedener Anmarschlinien ignoriert, auch die Beziehungen zu Australien übersieht, dessen Bedeutung täglich zunimmt. Selbst für Indien bliebe der Kanal vor wie nach die zweite kommerzielle und militärische Hochstrasse, und man würde englischerseits, so lange er nur zerstört, aber durch gegnerische Kräfte nicht verlegt wäre, sicherlich nicht auf den früheren Überlandweg neben dem Kanal verzichten. Die in Rede stehende Euphratbahn würde nicht auf unüberwindliche technische Schwierigkeiten stossen; ihre Kosten sind bereits auf 6 Millionen Pfund Sterling berechnet. Bis zur Euphratmündung wird sie etwa 900 englische Meilen (1450 km) lang sein; für ihren Anfangspunkt am Mittelmeer sind zwei Kopfstationen ins Auge gefasst, nämlich: Alexandrette, heute der Ausgangsplatz der grossen Karawanenstrasse nach Aleppo und den Euphratländern, an der Bai von Iskanderun gelegen, wo die natürliche günstige Gestaltung die Schaffung eines mächtigen Kriegshafens erleichtert, oder aber Tripoli, welches, dem Hafen von Famagusta gegenüber gelegen, eine Verbindung mit diesem in der kurzen Zeit von sechs Stunden ermöglicht; dass auf Cypern ein grosser Waffenplatz, wie auf Malta, dessen würdiger Bundesgenosse es ist, zu errichten sei, darauf haben wir schon in dem Aufsätze über das Mittelmeer eingehend hingewiesen. Bei dieser Euphratbahn ist indes nicht ausser Acht zu lassen, dass das Geleise auf türkischem Besitze befestigt werden muss, dass Russland in Kars nur 400 englische Meilen (640 km) vom Euphrat entfernt steht und mit der Wucht eines Kontinents vordrängt. So scheint es denn, dass nicht nur Syrien eine vielbewegte Zukunft beschieden ist, sondern auch ganz Südwestasien, d. h. dem Ländermeere, welches Mesopotamien, Armenien, Persien, Beludschistan u. s. w. umfasst; die feindlichen Blicke zweier erbitterter Gegner spähen lauernd über diese weiten Länderstrecken, deren Bewohner ihr Schicksal nicht in eigener Hand zu tragen scheinen.

Bei dieser Gelegenheit sei der englischen Kohlenstation in dem grossen Handels- und Stapelplatze Bussorah oder Basra an der Euphratmündung sowie jener der englischen Euphratkompagnie

in Maaghil, 3 englische Meilen (4,8 km) oberhalb Bussorah auf türkischem Gebiete erwähnt, und sei ferner daran erinnert, dass sich in der Hand der Engländer der Schlüssel zu Vorderasien befindet, d. h. das Delta der Euphrat- und Tigrismündungen; denn der Gebieter über das wichtige Mohamora, der unabhängige Scheich, bezieht englische Subsidien, so dass England den Moment wird bestimmen können, in welchem die britischen Fahnen dort auf den Zinnen wehen sollen, und dass auch der Eingang in den persischen Golf bereits der englischen Machtsphäre unterliegt, nachdem seit etwa 50 Jahren die grosse Insel Kischm an der Strasse von Ormuz in britischen Besitz übergegangen ist.

Ausser Gibraltar giebt es einen zweiten Eingang ins Mitteländische Meer, den, welchen der Halbmond beschattet. An diesem Eingange liegt Konstantinopel. Auch heute noch, wenngleich die Ursachen der orientalischen Frage nicht am goldenen Horne allein mehr zu suchen sind, ist dieser Platz die Angel, in der für das westliche Asien die Thür der Zukunft hängt, ja man kann sagen, dass die zentralasiatische Frage ihm seine frühere politische Bedeutung, die es durch veränderte Bahnen des Weltverkehrs verloren hatte, wieder zurückgegeben, sogar erhöht hat; freilich, nicht mehr nach Westen, wie fast 400 Jahr lang, sondern nach Osten wie im Altertum hat es wieder sein Angesicht gewandt. Mehr als je stürmt Russland auf dasselbe ein, und immer schwächer wird der Widerstand der Türken, deren Säbel sich doch bei Plewna noch so schneidig erwiesen, immer zaghafter verteidigt England dort seine vitalsten orientalischen Interessen, immer mächtiger wird das Ringen der Völker auf der von Russland, selbst mit lichtscheuen Mitteln, unterwühlten Halbinsel, sich frei zu machen von der Jahrhunderte langen Knechtung der Osmanen, aber auch von der falschen Freundschaft seiner angeblichen Befreier, immer mehr auch begreift Östreich, was Feldmarschall Moltke schon vor mehr als vierzig Jahren ausgesprochen, dass es dort vitalste Interessen zu vertreten hat und dass der panslavistische Gedanke, der fort und fort die Grundpfeiler des Staates unterwühlt, mit seiner Existenz unvereinbar ist. Und nicht nur Interessenfragen stehen hier auf dem Spiele. Während Russland, dessen Zar nicht nur das politische und militärische, sondern auch das geistliche Haupt seines Staates ist, sich wenigstens den Schein geben kann, als vertrete es dort das Kreuz gegen den Halbmond, christliche Gesittung und Kultur

gegen asiatische Barbarei, ist England die in manchen Augen zweideutige Rolle zugefallen, in dem Sultan das Haupt der Bekenner Mohameds zu schützen; denn 50 Millionen derselben sind seinem indischen Zepter unterthan, bei denen es den Verrat an den Interessen des Islam schwer empfinden würde. Es wird in Konstantinopel in der That um mehr gewürfelt, als um den Besitz einer Stadt oder um die Herrschaft der Meerengen, der Einsatz ist die Herrschaft über Asien und über das östliche Mittelmeer.

Obwohl England am Bosphorus Ägypten, Mesopotamien und Indien zu verteidigen hat, so besitzt dasselbe doch nördlich von Cypern keine militärische Position, welche kriegerischen Operationen als Stützpunkt dienen könnte. Dagegen hat Russland alter Tradition seit Peter I. folgend mit konsequenter Ausdauer wie die Schutz Waffen für sich selbst, so die formidabelsten Angriffswaffen gegen die Türkei und damit gegen England im Schwarzen Meere geschmiedet, die wir jetzt einer Musterung unterziehen müssen.

Das Schwarze Meer.

Seitdem Russland als Frucht seines letzten Krieges mit der Türkei Bessarabien, den Kiliaarm der Donaumündung, für welchen man augenblicklich die Bildung einer für die schwierigen Gewässer des Mündungsgebietes dieses grossen mitteleuropäischen Stromes leistungsfähigen Flottille flachgehender Dampfer betreibt, und im Osten des Schwarzen Meeres die Feste Batum einheimste, umspannt das Zarenreich den grössten Teil des wieder ungastlich gewordenen Pontus, auf welchem es um so mehr gebietende Macht geworden ist, als es sich stolz und unbestritten Besitzer der besten Häfen nennen darf.

Das Schwarze Meer ist ein Schlachtenraum, den für die Aufgaben der Zukunft auszurüsten russische Hände unausgesetzt thätig sind. Wie viel allein könnte man berichten über Sewastopol, die Pontusfeste des Zaren! Keine Kosten werden gespart, keine Mühe lässt man sich verdriessen, um jene berühmten, im Krimfeldzuge zerstörten Granitdocks wiederherzustellen. An

dieser Bucht kann man die Schaffenskraft der Moskowiter erkennen, hier ihre Energie und Rücksichtslosigkeit bewundern, sobald es sich um grosse Ziele handelt; denn wie man im Jahre 1812 nicht davor zurückbelebte, das Häusermeer um den altehrwürdigen Kreml herum, unbekümmert um das Schicksal von Hunderttausenden, in ein einziges Flammenmeer zu verwandeln und das Reich zu retten, so besann man sich auch nicht lange, als die Verbündeten auf der Tartarenhalbinsel landeten, in der Einfahrt zum Hafen von Sewastopol die eigenen Schlachtschiffe als Sperre in die Tiefe zu versenken. Dieser Platz, wo Grabhügel so viele Heldenleiber von vier grossen Nationen decken, soll von neuem zu einem starken Stützpunkte der russischen Küste des schwarzen Meeres, in dessen Zentrum er liegt, heranwachsen. Tag und Nacht arbeitet man mit grösstem Eifer an der Fertigstellung neuer Forts, verstärkt mehr und mehr die Garnison und ist bestrebt, so schnell wie möglich eine machtvolle Flotte auf diesen Gewässern zu schaffen. Hier war es auch, wo unter dem Donner der salutierenden Geschütze im Schatten des kaiserlichen Banners vor wenig Monaten Zar Alexander III. gelegentlich des Stapellaufs der Tschesme — dieser Name bedeutet die erste von den Russen gegen die Türken gewonnene Seeschlacht — zündende Worte, deren Schallwellen weit hinfluteten, an seine wiedererstandene Marine richtete. Ein anderes im Bau noch befindliches Panzerschiff soll ebenso bezeichnend den Namen Sinope erhalten. Die Werften der Festung Sewastopol sind wie die von Nikolajew allen Anforderungen zu entsprechen in der Lage.

Bei Noworossijsk, auf deutsch Neu Russland (durch seine Bora berüchtigt), wird eine zweite grossartige maritime befestigte Station errichtet, die sich dem strategisch angelegten Schienennetz im Kaukasus anschmiegt; sein Hafen, welcher die grössten Fahrzeuge und grosse Flotten bergen kann, liegt in einer versteckten Einbucht, der eine einzige Mole genügt. Drei gut postierte Batterien und einige Torpedoboote werden jeden Angriff von der Seeseite zurückweisen. Da die Petroleumregion des Kaukasus nicht weit von Noworossijsk abliegt und deren Röhrenleitung hier mündet, ist es russischen Kriegsschiffen selbst angesichts einer feindlichen Flotte durch die Batterie Soudjouckale gedeckt ermöglicht, ihr Heizmaterial aus den Reservoirs an Bord zu pumpen. Als weitere Häfen und Bergestellen machen wir namhaft: die Donaumündung (Kilia), Odessa, so zu sagen Russlands südliche Hauptstadt, Station der

„freiwilligen Flotte“, geschützt durch gut angelegte Battereien, See-
minen, Torpedos, zwei kreisrunde sehr starke Panzerschiffe, und die
neuen Befestigungen in Oczakow, welche die Bewegungen einer
angreifenden Flotte hindern, ferner Balaklaw a, Feodosia, das
formidabele Kertsch, den Schlüssel des Asowschen Meeres,
Suchumkale, welches eine prachtvolle Heerstrasse mit Cis-
Kaukasien verbindet, Poti und endlich Batum. Dieser den Ver-
trägen zum Trotz zur Festung erhobene, starke und strategisch so
wichtige Platz entwickelt sich zusehends nach jeder Richtung und
wird als an der dermaligen Landesgrenze, an dem nordöstlichen
Winkel der kleinasiatischen Halbinsel gelegen, einen ausgezeichneten
Stütz- und Angelpunkt für jede Land- wie Seeoperation abgeben.
Dass die Bedeutung Batums, gelte es nun dem näheren oder gelte
es dem fernerem Orient, von Russland ganz und voll gewürdigt wird,
bezeugen dessen Massnahmen. So lässt der glückliche Besitzer
Tausende von Menschen arbeiten, um das Befestigungswerk bald
zum Abschluss zu bringen, seine Arsenale zu füllen und eine Schutz-
mole von 1000 m Länge bei einer Breite von 40 m aufzuwerfen,
die zugleich die Verschiffung von Naphtha erleichtern soll.

Es sind, um den Befestigungswerken näher zu treten, nicht
allein die meisten der alten türkischen Bastionen nicht nur nicht
geschleift, sondern retabliert und erweitert worden, wie z. B. das
starke Burum Tabia, welches den Hafen vollständig beherrscht.
Eine Lokalbahn verbindet die Bastionen mit neu errichteten starken
Bollwerken. Batum als Depotplatz ist im Besitze von 4 Pulver-
magazinen in Bazarchane, einem Munitionslager in Gordok, Maga-
zinen für Geschütze und Handfeuerwaffen in Schuruk-su, sowie
grossen Militärlazarethen in Sekinder. Endlich ist in Batum eine
Torpedoabteilung stationiert. So ist, wenn Nikolajew als Waffen-
platz das zweite, Batum jetzt das dritte Sewastopol. Nur schwer
konnte sich England auf dem Berliner Kongress entschliessen, den
eben besprochenen Platz an Russland zu überantworten; endlich
geschah es, aber unter der ausdrücklichen Bedingung, dass der neue
Besitzer Batum zum Freihafen erkläre. Den diese Klausel enthal-
tenden § 59 des Berliner Vertrags vom Jahre 1878 erklärte Russ-
land im Juli d. J. für null und nichtig. Selbst wenn man dieser
Angelegenheit eine tiefere Bedeutung beizulegen nicht geneigt wäre,
so bliebe sie dennoch ein interessantes, beachtenswertes Symptom.
Und doch nicht blos Symptom, denn die Batumfrage weckte die

armenische Frage — sie schlief acht Jahr — aus dem Schlummer, und die Augen, die Herat, Kandahar, Kabul fixierten, müssen jetzt nach Erzerum, Trapezunt und dem Wansee schielen; der drohende Konflikte bergende Horizont weitet sich: Batum und Kars, das viele Millionen Rubel verschluckte, werfen durch Armenien und Kurdistan starke Schlagschatten auf das weite Gebiet der Zwillingsströme.

Fasst man die maritime schwimmende Kraft des Zarenreiches auf dem Pontus nochmals zusammen, so findet man in Sewastopol namentlich die grossen Schlachtschiffe stationiert, eine Donauflottille in der Mündung dieses Stromes, die „freiwillige Flotte“ in Odessa und endlich eine sogenannte Ruderflottille an der kaukasischen Küste in der Bildung begriffen. Letztere wird dem Generalgouverneur des Kaukasus unterstellt sein, aus kleinen seetüchtigen Fahrzeugen bestehen, von Marine-Offizieren kommandiert und mit wagehalsigen kaukasischen Matrosen bemannt werden. Alle diese Fahrzeuge, die grossen Kriegsfahrzeuge wie auch Kreuzer, finden an der langen zusammenhängenden russischen Küste Schutz und neue Ausrüstung; geradezu unnahbar aber für den Gegner sind die beiden festen Schlupflöcher Sewastopol und Nikolajew, sie bedeuten die strategischen Vorwerke, von denen aus Russland nach dem goldenen Horn lugt.

Wenn der berühmte Graf Todleben sich einst dahin äusserte, dass erst dann seitens Russlands die orientalische Frage vorteilhaft zu lösen sei, nachdem es sich eine grosse Flotte auf dem schwarzen Meere geschaffen habe, dann wäre der Zeitpunkt nicht mehr fern, in welchem das Zarenreich den Hebel ansetzen dürfte. Schon heute flösst Russland im Pontus selbst einer überlegenen Flottenmacht Respekt ein, und es kann eine eventuelle moskowitzische Aktion zu Lande gegen Konstantinopel auf das wirksamste von dem Meere aus unterstützt werden. Dies alles um so mehr, als die Türkei, die Gebieterin des südlichen Gestades, in vollster Passivität verharret und beispielsweise nicht daran denkt, das wichtige Trapezunt in der Nachbarschaft von Batum oder Sinope, dessen Name wohl nicht die letzte Seeschlacht auf diesem Becken bedeutet, wenigstens gegen die Seeseite hin fest zu machen.

Wirft man nun die Frage wegen des Interesses auf, das England an der pontischen Region nimmt, in dessen Gewässern seine Kriegsschiffe keine Welle zu verdrängen vermögen, so lange ihm nicht Diplomatie das Thor zu dem grossen Binnensee öffnet, oder

es ihm gelingt, selbiges durch Gewalt der Waffen und die volle Lage aus den Breitseiten zu forcieren, so muss trotz dieses Umstandes die Antwort lauten, dass das Schwarze Meer für Britanien von kaum geringerer Bedeutung ist, als für die Moskowiter, welche den grössten Teil desselben umspannen und binnen kurzem in der Lage sein werden, den engen Zugang zum Bosporus durch Panzerschiffe und Torpedos zu schliessen. Warfen doch vor tausend Jahren schon die langen Boote der wilden Grossfürsten von Kiew unmittelbar an den Marmorstufen des Palastes der byzantinischen Herrscher die Anker da aus, wo die heutige russische Flotte zu ankern sich sehnt!

Ist Russland im unbestrittenen Besitz des Pontus, so wird dies eine doppelte Wirkung ausüben, auf die europäisch-afrikanischen und auf die mittelasiatischen Verhältnisse. Was die erstern betrifft, so drängt sich doch, wenn man die eben geschilderte maritim-militärische Situation Russlands in diesem Erdabschnitt überschaut, unwillkürlich der Gedanke vor, dass die russische Südflotte eine andere Bestimmung hat, als nur auf dem Pontus Euxinus die Herrschaft auszuüben, dass, nachdem das „Loch“, wie die östliche Einfahrt zum Bosporus genannt wird, passiert und in Konstantinopel Station gemacht ist, sie weiterem Kurse sich vertrauen soll, um ferner liegendes Ziel zu gewinnen; und ist der türkische thatenscheue Hamlet erst zur Seite geschoben, so bedeutet der Pontus in russischer Hand nichts mehr, aber auch nichts weniger als die Geburt einer russischen Mittelmeermacht, die an der Ostküste der Adria in der Felsenburg Montenegro einen verwegenen Verbündeten findet. Ein solches Ereignis würde nicht nur die russisch-englischen Berührungspunkte vermehren, es würde dann auch der Kiel russischer Kriegsfahrzeuge die grosse Handels- und Völkerstrasse aus der Südsee und dem indischen Meere durch den Suezkanal nach Salonichi, dem die Zukunft lächelt, nach Triest, wo deutsches Wesen an der Adria fest fusst, nach Brindisi, Marseille und London gefährlich kreuzen, den Suezkanal bedrohen. Und hält Deutschland am Niemen nicht starke Wacht, so kann die Phantasie, ohne allzu ausschweifend zu werden, durch den Panslavismus die germanische Welt von zwei Seiten her umfasst, ja Europa gefährdet sehen. Es gehört in der That ein scharfes Auge, wenn nicht der Blick der Liebe dazu, in der gegenwärtigen russischen Gesellschaft edle Aspirationen und deutschfreundliche Tendenzen zu erkennen.

Und die andere Wirkung wird sich in Asien äussern und sich bis auf das vielumworbene, viel entscheidende Herat erstrecken, das am wirksamsten am Schwarzen Meere zu verteidigen ist. Dies ist in der geographischen Lage des Schwarzen Meeres zwischen Orient und Occident, den unvertilgbaren Vorzügen der Lage von Konstantinopel, in der Verschiebung der staatlichen Grenzen in Zentralasien und in der zweifelhaften Entwicklung dort begründet.

Der Indische Ozean.

Die Gedanken, welche bis dahin über der atlantischen Welle schwebten, werden nunmehr der grossen Woge des indischen Ozeans zunächst vom Kaplande aus in der Richtung der Magnetnadel folgen.

An der südlichen und östlichen Küste Afrikas und im Kanal von Moçambique herrscht die englische Flagge bis nach Sansibar, dem grossen Thore Ostafrikas. Hier und weithin nordwärts an den Küstenlandschaften und im Innern hat Deutschland Posto gefasst, ahnend, dass Afrika das Land der Zukunft sei; vielleicht entwickelt dieser in der Erschliessung begriffene wertvolle ostafrikanische Besitz sich zu einem deutschen Indien, zu einer beherrschenden Stellung in Zentralafrika. An der östlichen Begrenzung des Kanals von Moçambique dagegen ringt die dritte französische Republik in Madagaskar, um gebietende Stellung zu erwerben, und darf sich des Besitzes der ausgezeichneten Flottenstation am Diego Suarez rühmen. Diese Verhältnisse verleihen der britischen Insel Mauritius mit dem befestigten Hafen von Port Louis und untergeordneten Docks (refitting station) erhöhte Bedeutung.

Bei der Insel Sokotora vor dem übelberüchtigtsten Kap der Erde, dem von Guardafui (d. i. Osthorn), gelegen, ist man zugleich an dem Golfe von Aden, der zweiten, der südlichen Mündung des Roten Meeres angelangt. Neues Leben und weltliches Treiben macht sich bemerkbar; denn man nähert sich einer uralten Verkehrsstrasse, die nicht ausgefahren, sondern vielumworben, mehr und mehr zu einer unzerreissbaren Kette von massgebender Bedeutung

in den Beziehungen zwischen Morgen- und Abendland sich gestaltet hat, man befindet sich auf einem Wege, auf welchem es keine weihevollere Stille mehr giebt. Die heutige Welt kann Ägypten ebenso wenig missen, als diesen im Osten desselben sich hinziehenden Strassenzug; denn Welthandel ist wohl denkbar ohne Kuba, ohne Bombay, Hong-Kong u. s. w., undenkbar aber ist er ohne das Pharaonenland mit seinen Tausenden von Kanälen, ohne den Suezdurchstich mit seinen Tausenden von Fahrzeugen handeltreibender Nationen. Weil aber, das sei vorgreifend hier bemerkt, Ägypten eine europäische Kolonie geworden ist, deshalb konnte es schon 1882 nur englischen Blicken, geblendet von der Sonne des Erfolges, verborgen bleiben, dass der Nil und das Land der Pharaonen nie und nimmer eine englische Domäne werden könne, und weil Britanien in Ägypten den Beweis staatsmännischer Klugheit schuldig geblieben ist, so wird fort und fort Europa hier in die Schranken treten. Der Zeiger der Weltgeschichte blieb nicht am Tage von Tel-el-Kebir stehen, sprang vielmehr nur von dem Zifferblatt der Strategie auf jenes der Politik über, deren Horizont stark umwölkt ist. Wenn die Weltgeschichte heute bei den Pyramiden den Schritt verhält, einen Augenblick stille zu stehen scheint, so geschieht es, um zu neuem kraftvollen Sturmeslauf Atem zu schöpfen, und wenn das nächtliche Würfelspiel bei Tel-el-Kebir nicht allein den Ägyptern die schwachen Hände gebunden, sondern neben dem Diamanten des Suezkanals auch dessen goldene westliche Begrenzung bis zu den sandigen Einöden der Sahara den Briten in den Schoß geworfen hat, so ist dies allerdings vorerst ein Erfolg, dem aber vielleicht kein zweiter folgen wird; wir sagen vorerst, denn indem Gladstone durch Ägypten Indien sichern wollte, hat er in ihm vielleicht einen Hebel gegen Englands Kaiserthum geschaffen. Über Ägypten später ein Mehreres.

Sokotora, zu dem wir zurückkehren, bildet die erste englische Warte an der Scheide des Golfes von Aden, in welchen ihre strategische Schlagweite reicht, und dem arabischen Meere, auf dem ihr Einfluss sich gleichfalls geltend macht. Westlich von dieser Insel aber hat England in dem Orte, welcher eben genanntem Golfe den Namen gegeben hat, in Aden falkenäugig die Stelle erkannt, von wo aus der südliche, der natürliche Ausgang des roten Meeres zu beherrschen wäre. Die Stadt ist auf nackter rötlicher Lava gebaut, ist den erbarmungslosesten Sonnenstrahlen ausgesetzt — es

ist die höchste und einzige Isotherme von 30° Celsius — inmitten einer Wasser- und einer Landwüste, wo alles Leben versteinert erscheint, und repräsentiert den armseligsten Fleck Boden auf dem weiten Erdenrund. Aber trotzdem und obwohl seine alten Festungswerke fast mit dem Taschentuche zu bedecken sind, ist es nichts desto weniger der starke End- und Schlusspunkt der wichtigen, durch das Mittel- und das Rote Meer sich hinziehenden englischen Etappe nach Indien, ein Brückenpfeiler, der sich würdig den beiden im Mittelmeer namhaft gemachten anreihet. So lange auf Malta, auf Cypern und in Aden britisches Kommando erschallt, ebenso lange auch steht es im Belieben der Engländer, fremden Flotten den Weg aus Teilen des einen Weltozeans in Teile des anderen zu gestatten oder ihnen zu verlegen. Keinesfalls soll indes damit behauptet werden, dass nicht der Suezkanal seitens anderer Mächte und mit ihm eine englische Hauptschlagader unterbunden werden könne, wenn auch über Cypern und Aden noch die britischen Farben flattern. Ein solcher Fall könnte beispielsweise eintreten, wenn die Pforte einige Armeekorps durch Syrien nach der Landenge marschieren liesse.

Die Zwingburg Aden haben die Engländer auf einer 525 m hohen mit spitzen Kanten versehenen Halbinsel sich errichtet. Der steil aufsteigende Krater von 10,5 km Durchmesser trägt die in letzter Zeit erweiterten und verstärkten fortifikatorischen, sowie sonstige militärische Anlagen, zu denen man auch die über 1000 Jahre alten in das festeste Gestein gehauenen Wasserbehälter mit dem beinahe 400 m langen Tunnel zählen muss; denn man darf nicht vergessen, dass die landeinwärts gelegene Stadt mit ihren 30 000 Einwohnern sowie die Garnison in der Stärke von 5000 Mann auf das hier gesammelte Nass angewiesen sind, und dass, wenn je einmal die unter militärischer Kontrolle stehenden, kostspieligen, ungeheuer grossen Kondensatoren, welche das Wasser der See in trinkbares verwandeln, den Dienst versagen sollten, die ganze Bevölkerung rettungslos dem Untergange verfallen wäre. Nach dem Ankauf des früher dem Sultan von Lahadsch an dem westlichen Teile der Bucht von Aden gelegenen Landes mit dem 4 englische Meilen (6,4 km) von dem Krater entfernten Dorfe Schaik Othman befindlichen reichhaltigen Süsswasserquellen ist nach dieser Richtung hin leicht Wandel zu schaffen. Neuerdings bestreben sich die Engländer, den Handelsverkehr von Aden weg nach dem eben be-

nannten Orte, der noch im Bereiche der schweren Geschütze liegt, zu leiten. Battereien und zwei Forts errichtet man auf den den Hafen beherrschenden Hügeln, deren Ausdehnung, Profilierung und Armierung vollständige Sicherheit und Unabhängigkeit von Adens übrigen Werken gewährleisten soll, so dass ein grosses militärisches Lager entsteht. Adens Kohlendepot ist in der Lage, jeder Anforderung gerecht zu werden.

So ist das Gibraltar des Ostens beschaffen, das mit jenem auf der pyrenäischen Halbinsel belegenen manche Familienähnlichkeit aufzuweisen hat. Beide sind starke Riegel an Meerengen, beide auf starke Felsblöcke, die nicht zu erklimmen, gesetzt, mit dem hinterliegenden Terrain durch schmale Landzungenbrücken verbunden, im Besitze von in Fels gehauenen Battereien und Gallerieen. Welcher Unterschied aber trotzdem zwischen jenem unter blauem hispanischen Himmel und den angenehmsten klimatischen Verhältnissen an den Säulen des Herkules belegenen Festung und diesem unter den versengenden Strahlen des ehernen Sonnengestirns in baum- und schattenloser Einöde erbauten Aden, dessen Land- wie Wasserhorizont in charakteristischer Gleichförmigkeit dem Auge keinen wohlthuenden Ruhepunkt bietet.

In Verbindung mit der in der südlichen Enge des roten Meeres, in dem Thor der Trauer (Bab-el-Mandeb) gelegenen, von tropischer Glut umzitterten Insel Perim ist Aden befähigt, jedem Fahrzeuge, welches in das Rote Meer oder aus demselben zu laufen beabsichtigt, ein donnerndes Halt! zuzurufen. Durch das Feuer seiner Geschütze beherrscht die Schildwache Perim vollständig die Passage zum Roten Meer, welche nur unter Tagesbeleuchtung zu bewerkstelligen ist. Der gute wertvolle Hafen der Insel ist geräumig, besitzt guten Ankergrund und hat eine Tiefe von 11 m. Während das Eiland aber nur 65 m über dem Meeresspiegel liegt, erhebt sich östlich davon auf arabischem Boden der Berg Machali — der höchste Gipfel an der Meerenge und unmittelbar an derselben gelegen, bis zu 270 m, so dass von hier aus Perim vollständig dominiert ist, und in kürzester Frist Geschütze der Neuzeit die Bedeutung etwaiger Werke (die übrigens, wie wir glauben, nach einem mit Frankreich abgeschlossenen Vertrage nicht errichtet werden dürfen) illusorisch machen würden. Hierin liegt die strategische Bedeutung des in französischen Besitz übergegangenen Scheik-Said am Fusse des Berges Machali. Um aber den Golf von Aden

völlig zu beherrschen, hat Britannien in der Hast des Erraffens noch andere Punkte unter seine Obhut zu stellen sich beeilt, so die Insel Muscha an der Tadschurra-Bai, Saila an der Somaliküste und östlich davon Berbera, das man für hochwichtig hält. Wenn England hierdurch eine feste Barrière vor das Rote Meer gelegt hat, so braucht andererseits wohl kaum bemerkt zu werden, dass diese Position ihren Wirkungsbereich nicht auf dieses Meer und seine Verlängerung, den Suezkanal, beschränkt, sondern ihre Kraft auch nach der anderen Seite, dem Indischen Ozean, hin äussert.

Aber den Engländern hat es nicht genügt, den Schlüssel zum Rothen Meere in der Hand zu haben, die Parole lautet: unmittelbare Beherrschung des langgestreckten Beckens, und zu dem Zwecke möglichst viele Punkte an demselben zu besetzen. Hier ist vor allem Suakin, das in den letzten Jahren wegen der erfolglosen Plänkeleien gegen Osman Dighas Scharen so oft genannt ist und in dessen Nähe bei Tamaniel, Sinkat, Asmara u. s. w. englische Kraft und englisches Blut fruchtlos vergeudet wurde, bemerkenswert. Suakin besitzt einen guten, durch einen tiefen Landeinschnitt gebildeten Hafen, der für Kriegsschiffe zugänglich ist. Von diesem Punkte aus unternahm man, allen taktischen Regeln zum Trotz, den höchst wunderbaren Versuch, mit auf Wüstensand gebetteter Schiene der flüchtigen Araber Söhne zu Paaren zu treiben und Berber zu erreichen. Wenn den Briten bei Anlage dieses Eisenweges auch die russische Transkaspibahn als Muster vorgeschwebt hatte, so hätte man doch bedenken müssen, dass sich eines nicht für alle schickt, und dass die militärische Lage in Turkestan eine grundverschiedene von jener an der Ostküste Afrikas darstellte; selbstverständlich ging die unglückliche Bahn bald in die Brüche. Und im Mai d. J. haben die Engländer mit dem Verzicht auf den Sudan die Stadt mit Fort, Kondensatoren u. s. w. den Ägyptern überantwortet. Einhundert englische Meilen, 160 km, südlich von Suakin liegt der beste Hafen des Roten Meeres, Akik; man hat den Engländern die Absicht untergeschoben, die vor diesem Hafen liegende Insel Bahdur zu besetzen und zu befestigen.

Italien ist nach seiner Einigung vermöge seiner überaus günstigen Lage im Mittelmeere zu einer mit den Briten rivalisierenden Macht geworden. Aus der durch die traurige Sudan-Affaire England bereiteten Verlegenheit Nutzen ziehend, wie die Einen behaupten, oder wie Andere sagen, von einer englischen Sirene an dieses un-

glückselige Gestade gelockt, hat dasselbe Massaua besetzt. Auch ihre Herrlichkeit ist auf den engen Raum von Stadt und Hafen beschränkt; letzterer ist vortrefflich und nur gegen Süden einigermaßen des Schutzes bedürftig. Während bei Suakin die Araber eine Barre bilden, findet Italien eine solche in der Nachbarschaft der mehr als abwehrend sich verhaltenden Landesgrenze des mächtigen Negus; nicht Massaua drückt auf Abessinien, wohl aber dieses auf den für dasselbe begehrenswerten Hafenplatz, der zwischen dem Teufel auf der einen Seite und dem tiefen Meere auf der anderen liegt. Geographisch günstiger liegt die dem Nordwinde ausgesetzte ältere talische Besitzung Assab in Habesch, die von dem Eigentümer bis jetzt freilich sehr vernachlässigt wurde; auch hier müssen Kondensatoren trinkbares Wasser schaffen.

Hiermit wäre die freilich nur skizzenhafte Zeichnung der unwirtlichen Ufer des durch seine Lage so wirkungsvollen Meeres vollendet.

Im Norden verschaffte die Kunst dem Roten Meere einen zweiten Ausgang, indem sie dasselbe mit dem Mittelmeere durch einen Kanal verband, der bis jetzt an technischer Ausführung wie an welthistorischer Bedeutung noch unerreicht dasteht, und den näher zu beschreiben wir uns überhoben glauben.

In militärischer Beziehung ist diese Seerinne von geradezu phänomenaler Bedeutung schon allein durch ihre geographische Lage, welche sie nicht für den einen oder anderen Staat, für diese oder jene Nation, nein, für die gesamte alte Welt, für alle Flotten einnimmt. Kriegerischer und friedlicher Verkehr flutet über diese Schwelle zwischen Abend- und Morgenland, durch diese schmale in eine einzige Linie zusammengezogene Fortsetzung des mittelländischen Meeres. Für England, das wir zuerst nennen, liegt in dem Suezkanal die Verbindung mit dem Juwel in Britaniens Krone, mit dem Kaiserreiche Indien, sowie mit dem Indischen und grossen Ozean; für Frankreich, welches den Kunstbau vollführt zu haben sich rühmt, durchzieht der Kanal die Etappenstrasse nach Tongking, Anam, den Südsee-Besitzungen u. s. w.; für das in das Mittelmeer so günstig gesetzte Italien bedeutet er den Weg nach den Stationen am Saume des Roten Meeres, nach den Pforten der bis jetzt freilich nur erträumten binnenafrikanischen Besitzungen; für Russland aber möchte diese Völkerstrasse nach zwiefacher Richtung hin eine Bedeutung haben, und zwar erstlich als die be-

quemste und bis jetzt noch schnellste Verbindung zwischen Russlands eigenen südeuropäischen und ostasiatischen Besitzungen, dann aber — da Russland und England Gegenpole sind und nicht nur in Europa, sondern namentlich in Asien — als der wichtigste militärische Weg für England; es ist die Strasse, welche englische Rüstung nach Indien trägt, die Russland dort den Weg verlegen soll; und darum eben sehnt sich der Moskowiter darnach, die Dardanellenschlösser einrennend, mit eisernem Griffe den britischen Heereszug hier zu fassen, hier zu hemmen. Hierin liegt, abgesehen von dem Testamente Peters des Grossen, oder, sagen wir besser, von der liebgewordenen Tradition, ein Moment mehr für den lang erhofften Besitz von Stambul, und so äugt das Zarenreich lebhafter denn je nach den Meerengen. Zuletzt endlich durchfahren den Suezkanal auf der Reise nach den afrikanischen Besitzungen und denen der Südsee Kriegsschiffe und Kauffahrer, welche deutsche Flaggen führen, eine Thatsache, welche den zeitigen Besitzer der Meeresverbindung beengt und Rücksichtnahme verlangt.

Das über den Suezkanal Gesagte hat fast dieselbe Gültigkeit für den gleichnamigen Isthmus selbst und gilt im weiteren Sinne auch für das Nilland. Denn gleichwie die Hauptquelle englischer Macht und Grösse in Indien fliesst, so liegt dort auch zugleich die Achillesferse Britaniens, und es vermag nur derjenige den Gang englischer Politik zu erfassen, welcher das Agens derselben im Auge behält, den Besitz Ostindiens zu sichern; dies leitet uns zurück zu der Stelle, die wir eben verlassen haben.

Das Wegerecht nach dieser grossen asiatischen Halbinsel durch und über den Isthmus, koste es, was es wolle, darf England sich nicht verkümmern, sich nicht die Aorta unterbinden lassen. Britanien muss die territoriale Uferposition festhalten, aus dem einfachen strategischen Grunde, weil die Verbindung des Mutter- und Tochterlandes über Suez im Vergleiche mit der Reise um das Kap eine Raumersparnis von 1710 geographischen Meilen oder 12 700 km beträgt. Raum- und Zeitersparnis bei dem Transport von militärischen Kraftstoffen sind aber bei der heutigen Kriegführung, bei den heutigen Verkehrsmitteln kaum zu hoch anzuschlagen, so dass wir in diesem Falle die englische Sentenz: „time is money“ gewiss nicht mit Unrecht in „Zeit ist Sieg“ übersetzen dürfen. So muss denn Grossbritannien wollend oder nicht wollend an dieser Brücke, an dem in den Vordergrund gerückten Ägypten Stellung nehmen,

die Macht der Verhältnisse zwingt es dazu. Auch Napoleon betrachtete Ägypten als Aussenwerk Indiens; er betrat ersteres, um von da aus letzterem zu Leibe zu gehen.

Wie an dem natürlichen Eingang zum Mittelmeer in Gibraltar, so finden wir an dem künstlichen Ausgang desselben bei Suez englische Truppen und englische Geschütze neben den Kriegsschiffen als Wächter dieser beiden Thore. Wenn auch am Suezkanal heute noch keine Befestigungen aufgeworfen sind, so werden die Briten jedenfalls durch schwer armierte Battereien und Torpedoanlagen wie durch ihre Schiffe diesen Durchgang leicht ebenso hermetisch zu verschliessen in der Lage sein, wie die schmale Strasse im Westen des Mittelmeeres an den Säulen des Herkules.

Aus dem oben Gesagten ergibt sich das Motiv für den Feldzug von 1882, das Motiv zu der britischen Besetzung des geographisch, politisch, kommerziell und endlich strategisch so eminent wichtig gelegenen Pharaonenlandes, der Perle in der Muschel Afrika, des Landes, dessen einstigen Glanz und Herrlichkeit uns nur noch grossartige, historisch heilige Bruchstücke vergegenwärtigen, das die Natur mit den herrlichsten Geschenken ausgestattet, dem das Schicksal aber auch keine Prüfung erspart hat. In denselben Momenten liegt auch der Sudanfeldzug begründet. Doch der Verhältnisse Macht verbot es in den durstigen Wüsteneien des Sudan, in dem ganze Armeen spurlos verschwinden, dort, wo mit dem Schwerte ein anderes Bollwerk für Indien errichtet werden sollte, trotz eines Meeres von Blut so weit vorzudringen als notwendig, um dem Helden Gordon in Chartum wenigstens einen Haufen Steine zu bleibendem, sichtbarem Angedenken zu türmen. Die Expedition des sieggewohnten, schneidigen englischen Generals misslang und musste misslingen. Sechs Wochen zu spät unternommen durch Schuld Gladstones, mit zu schwachen und für den Sudan nicht ausgerüsteten Streitkräften, konnte alle Ausdauer und Tapferkeit die Schwierigkeiten nicht überwinden, an denen vor mehr als zweitausend Jahren der Perserkönig Kambyses scheiterte.

Auf den Sudan scheint England vorläufig verzichtet und ihn sich selbst überlassen zu haben, auf Ägypten kann es niemals verzichten, dies verbietet die politische, die kommerzielle und die militärische Bedeutung des Landes. Die politische Wichtigkeit Ägyptens ist durch den tiefgehenden Einfluss auf die Osmanenwelt und die Suprematie über den Norden des schwarzen Kontinents

bedingt, wie die kommerzielle durch seine Lage an dem Kanale, der zwei Welten verbindet; aber auch auf seine militärische Bedeutung darf Ägypten in der östlichen Hemisphäre stolz sein. Es ist eine strategische Hochburg, die in drei Erdteilen und auf zwei Meeren ihre dominierende Position zur Geltung bringt, und von wo aus ein mächtiger Besitzer in Asien sowohl wie in Afrika auf eine halbe Welt die wuchtige Faust fallen lassen kann, während er durch das Mittelmeer Südeuropa beeinflusst. Syrien, Arabien und Tripolis erscheinen als das eingesehene und beherrschte Glacis dieser Riesenfestung, welche den Schlüssel zum Thorweg nach Indien verwahrt.

Weil aber in dem kleinen Raum des Mittelmeerbeckens und in dem noch kleineren Raume Ägyptens, das man heute das Holland der Welt nennen könnte, die europäischen Interessen hart an einander stossen und sich schwer gewöhnen können, friedlich neben einander zu wohnen, darum bedeutet trotz allem Ägypten für England ein Danaergeschenk, und das Nildelta im weiteren Sinne wird schwerlich für Britanien jemals eine so feste Position abgeben, wie es Gibraltar, Malta und vielleicht Cypern sind.

Doch jetzt an Bord des Schiffes, welches den Golf von Aden verlässt, und vor dem sich das Meer weitete gleich einem Bilde der Freiheit. So erreichen wir denn ostwärts treibend den Stapelplatz der Welt, Indien, welches Wort, so zu sagen, einen ganzen Erdteil deckt.

Der wichtigste Ort und grösste Hafenplatz an der westlichen Küste dieser Halbinsel ist Bombay, das unter strahlender Sonne sich in der Farbenglut des Südens von dem Horizont abhebt. Die Stadt ist vorteilhaft gelegen, leicht zu behaupten und gut befestigt; zur Verteidigung des Hafens liegen zwei Monitors vor Anker. Bombay ist Hauptquartier der indischen Flottenstation, ist mit grossen Ausbesserungsvorrichtungen für Schiffe versehen und im Besitze einer Kohlenstation erster Klasse.

Das an der Hauptmündung des Indus bei Karatschi gelegene, im vorigen Jahrhundert von Hindus erbaute kleine Fort ist zwar mit schweren englischen Geschützen armiert, aber weder erweitert noch nach den Regeln neuer Befestigungskunst ausgebaut worden, trotzdem seine Wichtigkeit allseits anerkannt wird; schnell würden unter der eisernen Lage schwerer Marinestücke die Mauern und Wälle zusammenrasseln, welche einen Schutz für die Zufuhren

abgeben sollen, die seewärts anlangen und für den militärisch so wichtigen Nordosten der Halbinsel bestimmt sind.

Während von Bombay eine wichtige Seestrasse durch den Kanal von Moçambique nach dem Kap führt, verbindet eine andere kaum weniger wichtige die Südspitze Afrikas mit Point de Galle auf Ceylon über die Insel Mauritius, welche Kohlenstation erster Klasse. Das Kap wie auch Ceylon korrespondieren direkt, die Weite des Ozeans durchmessend, mit dem wichtigen King Georges Sound an der Südwestspitze Australiens.

Ceylon, „das paradiesische Eiland“, das „hängende Kleinod Indiens“, wie indische Dichter singen, welches eine gütige Natur so verschwenderisch beschenkte, und das der Besucher nicht ohne tiefen Seufzer verlässt, jenes Vorwerk zur Flankierung der beiden Küsten der vorderindischen Halbinsel, besitzt gleiche Wichtigkeit für die Verteidigung dieses kostbaren englischen Eigentums, wie es als Operationsbasis gegen einen in Australien gelandeten Gegner tauglich erscheint. Der Hafen von Trikunamale, der zwar merkantil wichtig, strategisch aber weniger gut als Kolombo liegt, ist befestigt und Kohlenstation. Ceylon ist Bindeglied zwischen dem afrikanischen, asiatischen und australischen Erdteil.

An dem Meerbusen von Bengalen im Delta des heiligen Ganges liegt das reiche, politisch bedeutsame Kalkutta.

Was die maritime Sicherheit der englischen Linien in dem gerade für Britanien so wichtigen und befahrenen Indischen Ozean anbelangt, so lässt dieselbe, obschon als einzig wirklich fester Platz nur das abseits im Winkel gelegene Aden erscheint, für die Gegenwart kaum etwas zu wünschen übrig; neben den hier gefürchteten Monsuns können aber bald noch gefährlichere Orkane — wenn auch nicht elementaren Ursprungs — losbrechen.

Zentralasien.

Nunmehr gilt es, den Versuch zu wagen, einer Frage näher zu treten, auf die wir schon mehrfach hingewiesen haben, und die nicht nur Englands, die der Welt Interesse in hohem Masse bean-

spricht und die zentral-asiatische heisst. Wo aber ist der Punkt, der überall hin freie Aussicht gewährt, der uns mit leiblichem und geistigem Auge die Dinge erschauen lässt, wie sie sind? Wer vermöchte den zu finden! Denn jetzt gilt es, eine Rundschau zu halten, die mit ganz besonderen Schwierigkeiten verknüpft ist, weil Indiens politischer wie militärischer Horizont weiter reicht, als der schäumende Wogenkamm im Indischen Meere und weit jenseits der hohen im Norden die Halbinsel umspannenden Gebirge hinüberweist auf einstige Völkertummelplätze, wo grossartigen, lange dauernden Kämpfen segenspendende oder verderbenbringende Saat entspross und — entspriessen wird.

In welcher Weise sich die Schwierigkeiten zur Lösung der Frage häufen, wird sofort klar, wenn man erwägt, dass hier neben den hochbedeutsamen rein politischen und militärischen auch noch klimatische, oro- und hydrographische, ethnographische und geschichtliche, endlich religiöse Faktoren Anspruch auf Berücksichtigung machen. Sie alle verlangen ihr Recht neben einem anderen, dem örtlichen, welcher in seinen grenzenlosen Weiten mit der Messkette nicht zu umgürten, nur durch Längen- und Breitengrade fest zu legen ist. Der Rahmen vorstehender, hauptsächlich militärischer Arbeit verbietet zwar allen diesen Momenten näher zu treten, aber die Phantasie möchte da gerne ihre Fittige ausbreiten, wo die trockene Basis des Ausgerechneten die flüssige Unendlichkeit des Möglichen oder Wahrscheinlichen berührt, wo das Würdige der Wahrheit mit der Legende sich mischt, wo es sich um den weiteren Orient, um, wie ein geistreicher Schriftsteller sich ausdrückte, um den „Traum der Weltgeschichte“ mit seinen Nacht- und Tagseiten handelt. Man ist versucht, darauf zu sinnern, die Rätsel dieser Weltordnung, dieser Weltgeschichte da zu lösen, wo blühende Länderkomplexe seit einem Jahrtausend zur Wüste geworden sind, und man möchte so gern an die greisenhafte Weltanschauung eine neue setzen, und — die Hand der Neuzeit setzt sie.

Bei der Wichtigkeit, die in Rede stehenden Fragen in das rechte Licht zu setzen, muss es uns erlaubt sein, je nach Bedürfnis in diesem nur skizzenhaften Abriss hier und dort lediglich Resultate erscheinen zu lassen, deren tiefere Begründung, teilweise

wenigstens, wir an anderer Stelle uns vorbehalten und in früheren Jahren zum Teil versucht haben.*)

Wenn wir zunächst in die Erörterung des letzten der oben erwähnten Gesichtspunkte, des örtlichen, eintreten, so geschieht es, um sogleich auf die geheimnisvolle, ungemessene und unermessliche Region hinzuweisen, welche schicksalsschwanger von einem militärischen Schachbrett bedeckt wird, das am Balchasch See beginnt, nach Westen über Steppen, Wüsten, eis- und schneebedeckte Hochgebirge bis zu den Pforten des schwarzen Meeres reicht und ganz Zentralasien umfasst. Auf diesem Schachbrett werden in dem Ringen der beiden Weltmächte, die nur halbwegs als europäische anzusehen sind, Züge gewagt, welche in ihrer grossartigen Ausdehnung nur ein Seitenstück in ihrer militärischen Wichtigkeit finden.

Von grösster Bedeutung erscheint zunächst die Einschnürung und mächtige Erhebung der Erdkruste, welche die grosse Masse Asiens mit der kleineren, der vorderasiatischen, verbindet, und die gesegneten Ebenen des Indus von den in Glut und Staubstürme eingehüllten salzigen Steppen scheidet, welche den Raum zwischen dem Kaspimeer, dem Aralsee und dem Oxus und über diesen Strom hinaus ausfüllen.

Afghanistan nennt sich das Scheideglied, das wenige, aber strategisch wichtige Strassen nach Nord- und Vorderasien wie nach Hindostan in sich birgt; es ist die gewaltige Felsenpforte, welche die zentralasiatische und indische Welt trennt. In undenklich langen Zeitläuften hat der Gletscherstrom hier tiefe Spaltungen und Klüfte ausgewaschen, und es müssen in hohem geologischen Alter hier die Durchrisse vollbracht sein, die wir teilweise in den berühmten langen Engpässen kennen, die wie tiefe trockene Betten wilder Gebirgswässer uns erscheinen und Furchen bedeuten, die das

*) Wir verweisen auf folgende Artikel in den Neuen militärischen Blättern: Das englische Übungslager zu Delhi. 5tes Heft, VIII. Band. Eine Truppenbesichtigung zu Gwalior 1876 durch den Prinzen von Wales. Heft 1 und 2. IX. Band, und auf die folgenden im Hannoverschen Courier: Die zentralasiatische Frage, No. 7101 pro 1875 — Projektirte Handels- und Heerstrassen von Europa nach Asien, No. 7819 pro 1876 — Die Armeen der eingeborenen Fürsten in Indien, No. 7837 pro 1876 — Die asiatische Politik Englands und Russlands, No. 7870 pro 1876 — Die russische Flotte am kaspischen Meer, No. 10282 pro 1880 — Merw und seine Bedeutung, No. 10378 pro 1880 — Die russische Expedition gegen die Turkomanen, No. 10643 pro 1880.

Alter in der Erde Antlitz gewaschen hat. Die Geheimnisse der transkaspischen Steppen werden wir gelegentlich der hier entstehenden Bahn nach Möglichkeit enthüllen, und beschränken uns hier auf eine Betrachtung des Kaspisees und des teilweise hohen Rückens, jenes von Russland für alle Zeit zahm gemachten Isthmus, welcher diesen von dem Schwarzen Meere trennt.

Beginnen wir mit dem P o n t u s, bis wohin, wie wir oben sagten, zentralasiatische Atmosphäre reicht. An erster Stelle gedenken wir hier des Verschlusses dieses alt historischen Meeresbeckens an der Türkenhauptstadt; nicht unbedachtsam sprachen wir es oben aus, dass Herat an den Dardanellen verteidigt würde, und setzen dem hinzu, dass es auch nur von Westen aus (im weiteren Sinne verstanden) zu Falle gebracht werden könne, ein Grund mehr, weshalb die russische Brechstange einen Hebel sucht, die Meerengen zu gewinnen. Eitle Hoffnung! denn an den Meerengen wird das Zarenreich neben englischen Truppen auch Armeen unter anderen Farben aufmarschiert finden. Da die russischen Anfahrt- und Anmarschlinien nur vom Schwarzen Meere aus unterbunden und bedroht werden können, so ist der tiefere innere Zusammenhang zwischen den Meerengen — diesem Zünglein an der Wage zentralasiatischer Beziehungen — und Herat leicht zu begreifen.

Wir verweisen den geneigten Leser auf das oben bei Konstantinopel und bei der Beschreibung des Schwarzen Meeres S. 40 ff. Gesagte.

Wenn man beabsichtigte, durch Schliessung der Dardanellen Europa gegen Russland zu schützen, so deckt diese Schliessung das Zarenreich gegen Europa. Denn so lange das Schwarze Meer ein mare clausum für Russland, ebenso lange befindet sich dieses mächtige Reich in der glücklichen Lage, seine hier an den Gestaden versammelten und leicht durch Schienenstränge, Flussläufe u. s. w. noch zahlreicher zu versammelnden Streitkräfte von den Hauptplätzen Odessa, Nikolajew, Sewastopol, Taganrog u. s. w. in zweitägiger Fahrt nach Poti und Batum zu werfen und dem Schienensystem über dem kaukasischen Isthmus anzuvertrauen. Der am Nordabhange des Kaukasus gelegene Endpunkt jener von Petersburg und Moskau führenden Bahnen, Wladikawkas, ist ein anderer Hauptsammelpunkt der Truppen und des Materials, welche den Gebirgsstock überschreitend die kaukasische Bahn bei Tiflis erreichen. Finanzielle Rücksichten verboten es Russland, das an

chronischem Defizit zu leiden scheint, obwohl das verblendete nicht-russische Europa immer wieder bereit ist, demselben abzuhelpen, bis jetzt die Felsenmauern des Kasbek zu untertunneln und Wladikawkas aus unfreiwilliger Abgeschlossenheit gen Süden zu befreien.

Das wichtige Tiflis vermittelt die Verbindung der beiden grössten Binnenseen der Welt durch eine Bahn, welche von Poti und von Batum ausgehend (die letztere läuft eine Strecke von einigen Meilen dem Meeresufer entlang und kann hier von der See aus unter Feuer gehalten werden) das am Kaspimeer, im Zentrum unerschöpflicher Petroleumquellen gelegene Baku erreicht, an dessen ungeheuer langer Rhede zu gleicher Zeit 110 Dampfer anlegen können. Die beabsichtigte Schienenverbindung mit Noworossijsk am Schwarzen Meer über Petrowsk am Kaspisee würde Russlands Kraft und Bewegungsfähigkeit auf dem Isthmus verdoppeln, in Ciskaukasien demnächst, wie es in Transkaukasien schon jetzt der Fall ist, eine schnelle Verschiebung von Streitkräften von einem Binnenmeere nach dem anderen gestatten, Wladikawkas aber aus unfreiwilliger Gefangenschaft befreien.

Der Kaspisee aber, dem wir jetzt näher treten, das Meer, das nur Eine Flagge kennt, mit den Farben schwarz gelb weiss, stellt eine Ansammlung von russischer Kraft und Macht dar, wie sie kühner kaum ersonnen werden könnte, ein Verbindungsglied zwischen dem alten europäischen Russland und dem neuasiatischen, das selbst die höchsten Anforderungen nie unerfüllt lassen wird.

In den Nordwesten desselben ergiesst sich bei Astrachan Mütterchen Wolga, wie die Russen diesen grössten Strom Europas nennen, eine majestätische, eine erste Heerstrasse, und es tragen deren Gewässer, die nur auf zarischem Grunde quellen und fliessen, so lange derselbe nicht vereist ist, unendliche Kriegsrüstung heran; die Wolga ist der starke silberne Faden, welcher den Süden und Osten des grossen sarmatischen Reiches mit dem Herzen verbindet, und durch Kanäle zugleich an das baltische Meer, an den Westen anknüpft. Von den vielen den Strom überschreitenden oder an ihm auslaufenden Eisenbahnen nennen wir nur die Linien Moskau—Syfran, Moskau—Saratow und Riga, Smolensk, Orel—Zaritzyn, um auch nach dieser Richtung hin einen Massstab ihrer Bedeutung zu liefern. Es vermittelt die Wolga auf diese Weise einen regen Verkehr aus dem eigensten, eigentümlichen russischen Gebiete mit der europäischen Peripherie des Reiches, verleiht dem Ganzen einen Zu-

sammenhalt und bildet im Verein mit dem Kaspigebiet eine vorzügliche strategische Basis. Doch nicht genug mit dem oben Gesagten, soll sie auch demnächst durch Kanalverbindung mit dem Asowschen Meere in nahe Beziehung treten. Auf dem Strom schwimmen 650 Dampfer, die teilweise bis zu 600 Pferdekraft besitzen, sowie 3000 Segler. Dieser Flusszufuhr steht die schon erwähnte leistungsfähige kaukasische Bahn würdig zur Seite, und während bei hohem Wasserstande, wenn keine Barre der Wolga einen Querriegel vorschiebt, ihre Fahrzeuge ohne Umladung die Ladungen direkt nach Usun Ada tragen, liegen 50 bis 70 m lange Dampfer der kaukasischen Flotte, sowie 30 der Petroleumgesellschaft, die teilweise einen grösseren Tonnengehalt als erstere aufzuweisen haben, nebst ungezählten Segelschiffen bereit, um von Baku schnell nach den transkaspischen Gebieten alles zu befördern, was die kaukasische Bahn nach diesem Hafenplatz geführt hat.

An der Ostküste des Kaspisees anzukommen, bedeutete noch vor einem Jahrzehnt das Ende der Welt erreichen, wo man Halt machen, wohl zurück, nie aber vorwärts konnte; die Natur der Steppe und das Schwert der berittenen grausamen Steppenräuber verlegte jedem den schon beneidenslosen Weg. Aber dort, wo noch vor wenig Jahren der Huf schneller Rosse nur flüchtigen Eindruck hinterliess, wo die Steppe keine Vegetation zeigte, es sei denn hier und da ein mattlebiges Sandgewächs, ist jetzt eine eiserne Bahn festgenagelt, eine Wegebereitung vollbracht zu einer Weltveränderung und Welterschütterung. Wird heute der Name „Kaspisee“ ausgesprochen, so liegt der Gedanke an Kampf nahe. Aus diesem Wetterwinkel ziehen die Orkane, die Indien drohen.

Es bedeutet die Eisenbahn durch dieses Sandmeer nächst Beschränkung der grausigen Wüstenritte nichts anderes, als die Mienensprache der dem militärischen Geiste Russlands innewohnenden Energie, welche das alte Übereinkommen aus den Angeln hob und Interessensphären nicht nur in Besitzsphären verwandelte, sondern zugleich das grosse mittelasiatische Gebiet immer mehr in die europäische Sphäre hereinzieht. Mit der Festlegung der Schienen in der transkaspischen Steppe sind zugleich die Turkomanenstämme an die Kette gelegt, und das Wort eines alten Stammeshauptes zur Lüge geworden, welches besagte, dass es ebenso unmöglich sei, die Turkomanen, die nach Laune und Bedürfnis die leichten Zelte

abbrechen oder aufschlagen, sesshaft zu machen, als es unmöglich wäre, jedes Sandkorn der weiten Steppe an den Boden festzunageln. Die Russen haben das Sandbett da, wo es durchaus nicht halten wollte, mittels Lehm und Seewasser glatt gestrichen und festgestampft, während ein anderes Wasser der Transkaspibahn zu dem Spitznamen der „betrunkenen Bahn“ verholfen hat, da das untere Personal derselben von dem Morgen des 1. Januar bis zum Sylvesterabend meist in alkoholischer Begeisterung befangen ist.

Wer wollte aber dem widersprechen, dass menschliche Schaffenskraft hier Veränderungen in dem geschichtlichen Boden bewirkt hat und noch mehr bewirken wird, durch welche die Geschichte selbst sich wandelt und mächtig beeinflusst wird; denn aus mehr oder minder mythischen Landschaften werden historische. Mittelasien ist im Begriff, wie früher wieder die grosse Handelsstrasse der Welt zu werden, und die tote Königin des Steppenmeeres — Merw, welches nur Trümmer und Traditionen aufzuweisen hatte, über die sich ein Hauch der Zerstörung breitete, ist nicht länger mehr eine gefallene Grösse. Die innerasiatischen toten Flächen nebst ihren Randgebieten, dem weiten Kampffelde der Geisterscharen Ormuzds und Ahrimans, gewinnen scharfe Konturen und nicht länger mehr sind die Entfernungen, wie noch Kaiser Nikolaus während des Krimkrieges aussprach, Russlands grösste Feinde; sie sind und werden ihm Alliierte. So treibt das grosse Rad der russischen Geschichte, vom dienstbar gemachten Dampf getrieben, mit dem verheerenden Ungestüm des Orkans über die Welt dahin, unbekümmert, ob es menschliche Leiber oder ganze Völker unter seiner ehernen Wucht zermalmt oder durch gewaltigen Umschwung vernichtet.

Was dem Schwerte, was den Geschützen nicht gelang, die freiheitsliebenden Turkomanen zu bewältigen, das brachte der Eisenstrang des nur Wasser (!) trinkenden Skobelew zu Wege, und über ressourcenarme Wüsten bahnte die Schiene der Waffe den Weg; weiter und weiter wird die Wüste überbrückt und es arbeiten zwei russische Eisenbahnbataillone mit 16 000—18 000 Turkomanen, die unter russischer Knute eben so rasch den Eisenbahnbau gelernt haben, wie früher in dem Kampfe mit ihren Obsiegern das zweckmässige Aufwerfen von Wällen (Geok-Tepe). Als Beweis, mit welcher Anstrengung gearbeitet wurde, ist wohl nur nötig daran zu erinnern, dass man die Strecke Kysyl-arwat bis Merw

= 531 Werst (566 km) in einem einzigen Jahre fertig stellte und dass man hofft, in aller Kürze eine weitere Strecke von 153 Werst (163 km) bis Tscharschui zu eröffnen. In Transkaspien hat sich die Erkenntnis bezahlt gemacht, dass für die Aktionsfreiheit jede Werst fahrbaren Weges ein Bataillon Soldaten, jede Werst Eisenbahn dagegen aber ein Regiment und mehr wert ist; so kann sich auf Grundlage der Bahn eine systematische Aktion entwickeln, dass man sich nicht mehr wie im Jahre 1879 zu einem Hazardstoss gezwungen sieht.

Was nun die Bahn selbst betrifft, so beginnt dieselbe auf der Halbinsel Usun Ada südlich von Krasnowodsk; da an dem Orte selbst nur Dampfer bis zu 10 Fuss Tiefgang unmittelbar an dem Ufer anlegen können, um ihre Ladung sofort den Waggons anzuvertrauen, so verliess man Krasnowodsk (wohin eine Uferbahn führt), weil hier wegen ungenügender Wassertiefe eine nochmalige Umladung in flachgehende Fahrzeuge erforderlich geworden wäre. Von Usun Ada führt der Schienenweg in fast gerader Linie und in der Verlängerung der Bahn Poti—Tiflis—Baku über Kysylarwat und Askabat nach Merw, wo am 4. Juli d. J. der erste Zug einlief, so dass jetzt der Krönung des weissen Zaren mit dem Diadem Tamerlans nichts mehr im Wege stünde. Der St. Petersburger Korrespondent der Times sagt: „Die Arbeiten müssen auf den Zweiglinien Merw—Bokhara—Samarkand schon weit vorgeschritten sein, denn die Namen von Eisenbahnstationen, die Entfernungen und andere Details auf der ganzen projektierten Strecke sind bereits bekannt. Folgendes sind neue Einzelheiten über diese wichtige zentralasiatische strategische Eisenbahn: Es giebt im Ganzen 63 Stationen von Michailowsk, an der Bucht gleichen Namens im Kaspischen Meer, direkt durch die Wüsten und Oasen von Transkaspien, quer über den Amudarja und über Bokhara nach Samarkand. Dieselben umfassen nicht den neuen Zweig von 25 Werst (27 km), der von Michailowsk längs der kaspischen Küste nach Usun-Ada angelegt wurde. Die Entfernungen zwischen diesen Stationen betragen zwischen 15 (16 km) und 33 Werst (35 km), in den meisten Fällen indess nur 22 bis 25 Werst (23 bis 26 km). Die ganze Entfernung der Bahn, wenn sie bis Samarkand fertig gestellt ist, wird 1335 Werst (1424 km) betragen. Die Eisenbahn hat gegenwärtig nur ein einzelnes Geleise. Obwohl viele Stationen in wasserlosen Wüsten gelegen sind, werden sie alle mit Wasser

in einer oder der anderen Weise versehen. In Michailowsk befindet sich Nohels Apparat für die Verwandlung des Seewassers in Süßwasser, und in mehreren Stationen befinden sich grosse Zisternen, die regelmässig gespeist werden, entweder durch Röhrenlinien oder durch Wasserzüge. Artesische Brunnen sind jedenfalls gegraben worden, und gutes Wasser ist zwischen Michailowsk und Molla-Kary sowie an anderen Punkten gefunden worden. Nicht weit von Bala-Ischun hat die Eisenbahn auch ihre eigenen Petroleumquellen, die durch eine Zweigbahn mit der Hauptbahn verbunden sind.“ Wir fügen diesen Nachrichten der Times die Wasserfrage ergänzend noch folgende Daten an: Der Zar, welcher weiss, dass seine Soldaten trinken müssen, lässt überall Reservoirs bauen, u. a. ein solches in Kysil-arwat, das 4000 Rubel kostet, und dessen Wasser drei grosse Filter durchläuft, ehe es gekostet wird; ausserdem leiten Kanäle aus dem Murgh-ab Wasser zur Bahn, und der Murgh-ab trocknet nicht aus wie der Herirud, an welchem Herat liegt. Aus diesen Massnahmen sieht man, dass die Kosaken nicht dem Beispiele der Mongolen zu folgen gezwungen sind, welche, um den eigenen, verzehrenden Durst zu stillen, ihren Pferden das Blut abzapften. Wie für Speisung der Kessel mit Wasser, so ist für Heizung der Lokomotiven durch Naphtharückstände in hinreichender Weise gesorgt. Welche Wunder das Wasser in Wüsten bewirkt, zeigen die blühenden Oasen. Welch neues, auch organisches Leben wird in dem baumlosen Zentralasien in der neuen Aera des Petroleums entstehen, welches den Völkern Licht und Wärme überliefert; es wird dieser Brennstoff in Mittelasien geradezu mit der Eile eines elementaren Feuers das 19. Jahrhundert beschwingen. In dem schon Gewordenen findet man die sichere Basis des Werdenden, und wenn erst alle oben genannten Orte durch die eiserne Strasse in Verbindung getreten sind, d. h. wenn die wichtigsten Wasser- und Karawanenwege, die Russland durch sie beherrscht, mit den benachbarten persischen in nahe Berührung gebracht und Anschluss an die englischen Verkehrsstrassen erreicht ist, dann werden schnell aus den eingleisigen Bahnen Weltbahnen sich entpuppen. Noch freilich ist die Leistungsfähigkeit dieser schmalspurigen Bahn eine beschränkte und für grosse kriegerische Operationen ist sie vielleicht erst das nächste Jahr verwendbar, weil sich noch immer Mangel an Brennmaterial und Wasser fühlbar machen soll, aber schon jetzt ist die Bedeutung dieses Riesenwerkes

kaum zu ermessen; für militärische Zwecke aufgerichtet, wird seine Wirkung auch in kommerzieller und kulturhistorischer Hinsicht unabsehbar sein; diese Strasse wandelt Zentralasien, indem sie eine alte Welt neu erschliesst, riesiges Terrain umgürtet und alte verammelte Wege wieder gangbar macht. Für Russlands vermeintliche Mission sind indes diese Faktoren nicht massgebend, das ist ein anderer. Dieser Faktor nennt sich der militärische, der strategische.

Man vermeine doch nicht, dass Russland seine viele Jahrzehnte hindurch befolgten energischen Bestrebungen zur schwierigen Eroberung der ostkaspischen öden Länderstrecken vollzogen habe, ohne ihre politisch-militärische Rentabilität voll und ganz auszunützen. Wenn die Bahn ein Bindeglied der Völker abgibt, bindet sie auch russische und englische Klingen. Niemand, der mit offenen Augen russischen Spuren in Asien gefolgt ist, wird im Ernste glauben können, dass der russischen Tradition dadurch ein Genüge geschähe, dass die vaterländischen Schwerter in den heissen, salzigen Steppensand gesteckt bei umherirrenden Horden Anbetung fänden, dass Russland zufrieden sei, das Ende aller Mühen und Drangsale im Trugbild der Wüste zu finden, oder dass es sich nach Eroberung dieser weiten Strecken zivilisatorische Aufgaben stellte, an die es nicht einmal in der alten Heimat denkt. Denn wer säet, will auch ernten; doch versteht man in Russland, wo der Säbel ernährt, unter der Ernte etwas anderes als bei uns. Dass Russland nach seinen gewaltigen Erfolgen in müssigem Stillstande beharre, wird niemand erwarten; da es aber für den Moskowiter keine stillschaffende Kulturarbeit giebt, so kann nur weiterer, gieriger Erwerb den Fluch des müssigen Stillstandes abwehren.

Denn Niemand, welcher weiss, dass russischer Politik Gefühlsinteressen unbekannt sind, wird erwarten, dass das Slaventum in Zentralasien Halt machen werde, dass es vielmehr wie in Europa erst in Stambul, so in Asien erst am Indus einen Ruhepunkt zu finden gedenkt, wo es ausschnaufen kann. Die slavische Welt will dort in der Aja Sophia, nachdem das Kreuz den Halbmond zertrümmert, oder hier an den heiligen Wassern des Indus und Ganges in den altehrwürdigen Felsentempeln anbeten. Man glaube indes nicht, dass die Religion diese Ziele vorschriebe; sie ist zwar ein oft und prahlerisch gebrauchter Vorwand, aber das treibende Motiv liegt

anderswo. Dieser Ansicht wird jeder zustimmen, der Einsicht in die Kausalreihen, d. h. in die Gesetzmässigkeit der Ereignisse errungen hat, wie sie seit lange im Zarenreich sich folgen.

Russland ist, bei einer Überfülle an Land, durch seine geographische Weltstellung der entsprechende Anteil an Säumen der befahrenen Ozeane versagt; dies liess das sogenannte Testament Peters des Grossen entstehen und zu einer mächtigen Tradition werden, gegen welche bei dem altrussischen Nationalcharakter erfolgreich anzukämpfen selbst dem absoluten Herrscher unmöglich werden dürfte; Russland fühlt sich schwanger an gewaltigen Thaten.

Der Zug nach dem offenen Meere, nach dem Besitz militärisch wichtiger und handelspolitisch wertvoller Küsten ist der leitende Beweggrund der Vorgänge in Zentralasien sowohl wie am Balkan und endlich am japanischen Meere. So drängt es Russland gebieterisch nach dem Weltmeere hin, welchem England seine Weltstellung verdankt und seine Eigenart, ja seine Kultur; denn wer wollte sich erkönnen, den Satz anzufechten, dass mit der Entfernung vom Ozean in gleichem Verhältniss der Verkehr der Völker und damit die Bildung abnimmt.

Kaum sechs Monate sind die Häfen des Zarenreiches am Rigaischen, Finnischen und Bottnischen Meerbusen eisfrei; selbst das handelsfrohe Odessa ist drei Monate im Jahre in winterliche Fesseln geschlagen; ausserdem können die Ostsee wie das Schwarze Meer jeden Augenblick durch überlegene Flotten gesperrt werden. Während die nordamerikanische Union, welche in mancher Beziehung Ähnlichkeit mit Russland aufzuweisen hat, von zwei Weltozeanen bespült wird, erreicht letzteres nur zwei Binnenmeere, und es ergiesst sich die russische Wolga in ein asiatisches Gewässer. Wer nun — diese Frage werfen wir jetzt auf — wer hätte das Recht, dem Russenvolke, welches alles, was an menschlicher Kraft und Zähigkeit überhaupt zu denken ist, besitzt, den Zutritt zu einem stets geöffneten Thore der Aussenwelt zu versagen, die Sprengung des Eisgürtels zu verwehren? Wer könnte die Nation zu überreden versuchen, dass diese volkstümlichen Bestrebungen nicht einem Gebote der eisernen Notwendigkeit entflössen? Wer kann es Russland verdenken, dass es müde ist, nur von der Gastfreundschaft der übrigen Welt zu leben, dass es sich sehnt, an dem eigenen Tische zu essen, und nicht von der Gunst anderer abhängig zu sein? So kämpft man denn fort und fort in Trübsalen und Hartsalen

mit dem Schwerte, um die Weltozeane zu erreichen und damit die staatliche Zukunftsaufgabe zu lösen, in vollem Bewusstsein, dass man auf diesem Gange vitalstes englisches Interesse verletzt und Indoengland bedroht. Was liegt Russland aber an dem England, welches ihm wehrt, den Glockenstrang der Zeit zu ziehen? So drängt und dringt das Zarenreich gegen das persisch-arabische Meer hin, schiebt allmählich die Kolonnenwege vor, auf denen Orenburg, Chiwa und Merw, der Kreuzpunkt von 8 Militärstrassen, einerseits, wie Poti, Tiflis, Baku und Astrachan, Krasnowodsk, Askabat und Sarachs andererseits die grossen Meilensteine bilden und nur einzelne Punkte in der langen Gewinnliste bezeichnen, bei denen das geographische Element gleiche Rücksichtnahme wie das strategische beansprucht, und wo die Slaven in sonderbare Gesellschaft geraten sind. Die geographisch hier gezogenen Linien predigen nichts anderes als den Text zu der militärischen Bewegung in der grossen Geschichte des asiatischen Russlands. Zwischen den eben aufgeführten Etappen liegen freilich Jahrzehnte mit ihren Ereignissen, die Gegenwart aber, wie man wahrnimmt, konzentriert zeitlich, schreitet in immer lebhafter werdendem rastlosen Tempo weiter.

Blatt für Blatt verzehrt das Zarenreich Zentralasien und kettet das Erworbene erst fest, ehe es zu fernem gewaltigen Sprunge ansetzt, und es bilden annektierte Strecken keine Barrieren, die berücksichtigt werden müssen, vielmehr bahnen solche den Weg zu weiteren Operationen. Hierbei darf man nicht übersehen, dass die in Rede kommenden Völker und Stämme sich dem asiatisch-russischen Geiste leichter unterordnen, ihn eher er- und begreifen als den englischen, und dass, wenngleich das grosse slavische Ostvolk für Europa nichts aufzuweisen hat als eine interessante Kriegs- und Zarengeschichte, von Kulturgeschichte aber nur Nachahmungen und Anfänge, für diese Horden, diese Stämme selbst der Säbel eines Skobelew Fortschritt bedeutet, da er einigermaßen menschenwürdige Zustände, mehr Sicherheit für Leben und Eigentum schafft, so dass die jüngste Regeneration Zentralasiens der überwältigenden Kraft des Moskowitertums zuzuschreiben ist. Während so der Kosak Merkur vorangaloppiert, bahnt umgekehrt englischer Handel dem Schwerte den Weg. Russen wie Briten sind in Asien Kulturträger; es ergeht freilich von ihnen auf sehr verschiedene Weise der Werderuf; zarte Kulturblüte aber und nationale Eigenheit zertritt erbarmungslos für immer russischer, gepanzerter Tritt.

Denn man würde sich auf einen Trugpfad verlieren, wenn man die blattweise Aufnahme in das Russentum, von der eben die Rede war, etwa so verstehen wollte, dass die Erhaltung von Völkern und von Volkseigentümlichkeiten den Kern eines russischerseits befolgten Programmes in Asien bilde; dort ist es nicht anders wie in Europa. Nur ungefährliches Spielzeug lässt man den grossen Kindern, ausserdem ist aber vollständigste Verschlingung vollständigste Unterwerfung unter die herrschende Rasse Zweck und mit unerschöpflicher Geduld und Zähigkeit verfolgtes Ziel, so dass alles unter sanften (!) „Freiheitsbeschränkungen“ russischer Entwicklung und russischer Anschauung zustreben muss, dass selbst auch die an den Grensrändern wohnenden sogenannten halbfreien Völker, welche Moskau Heeresfolge leisten, hinaufrufen: „Morituri te salutant!“ So und nicht anders ist russische Schutzherrlichkeit zu verstehen, welche die Völker liebe Gäste nennt. Wer heute noch anderer Meinung ist, dem möchten wir auch zutrauen, an das Ammenmärchen zu glauben, dass der nordische Riese Bulgarien aus religiösen Beweggründen frei (!) gemacht habe. Dennoch aber gilt Göthes Wort für den Moskowiterstaat: „Die Teile hat er in seiner Hand, fehlt leider nur das geistige Band.“ Russland glaubt, an historischer Arbeit zu sein, eine neue Epoche der Weltgeschichte einleiten zu müssen; aber die Kraft des Moskowitertums äussert sich nur mit asiatischem Verständnis und auch ächt asiatisch; denn es lässt ohne vorausgegangene Drohung die geballte Faust niederschmetternd auf den Gegner fallen und durch das Schwert regieren, was das Schwert aufbaute. Welch dunkles Bild: die innere Sklaverei nach aussen zur Welteroberung geschleudert, des Krieges Kraft und Ausdauer gepaart mit brutaler Wildheit! Oder ist das zu schwarz gezeichnet? Da mag Fürst Peter Dolgorukoff, ein aus einer der vornehmsten russischen Familien stammender, gemässigt liberaler Mann mit seinem Buche: „Die Wahrheit über Russland“ uns stützend zur Seite stehen. Er schreibt in diesem wörtlich: „Seit der Zeit des mongolischen Einbruchs im dreizehnten Jahrhundert bis auf unsere Tage herab ist Russland nichts anderes als eine ungeheuere Pyramide der Unterdrückung gewesen. In diesem weit ausgedehnten Staatsbau herrschen sklavisches Unterwürfigkeit und willkürliche Gewalt von Unten bis Oben; und von Oben bis Unten ist in furchtbarem Massstabe die amtliche Lüge, die zu einer Staatseinrichtung entwickelte Lüge herrschend, und es

übt dieser an sich scheussliche Despotismus einen ausnehmend verderbenden Einfluss auf die Sittlichkeit. Er trocknet die edleren und höheren Gefühle aus; er entwürdigt die Seelen, er verdirbt, verkehrt, erniedrigt die Sinnesart noch mehr unter denen, welche jenen Despotismus aufrecht erhalten als unter seinen Opfern.“

Freilich ist in Zentralasien, wo bisher halbwilde, sesslose und jeder festen Organisation baare Völkerschaften die Grenzen durch Einfälle bedrohten, den Handel unmöglich machten, allein die sichtbare, die fühlbare Macht wirksam, während das moralische Element kein Verständnis findet. So musste Russland schon aus diesem Grunde gewaltsam in die Tiefe jener wilden Entfernungen eindringen, ohne dass es trotzdem mehr erreicht hätte als elastische Grenzkonturen asiatischer Art. Die Notwendigkeit war mithin die erste Triebfeder zur Ausdehnung, welche das Gerippe des Zarenstaates durch gewaltsame Aufnahme fremder Gliedmassen vergrösserte, und wie bald sich ihr als Bruder der Ehrgeiz zugesellt, lehrt die Geschichte. Die Schwierigkeit lag in der Frage, wo Halt machen; man machte sich demnächst die Beantwortung der Frage leicht, wenn man mit der „Gewalt der Ereignisse“ zu arbeiten in Asien sich anschickte, wo man öffentlich Frieden schliesst, um im Geheimen für den kommenden Krieg vorzubereiten. So rückt das Zarenreich in dem grössten Erdteil vor mit Krieg oder ohne Krieg, wird auf diese Weise oder auf jene der Schwierigkeiten Herr und stützt sich auf den Satz, dass es erst dann in Ruhe verharren könne, wenn seine Grenzen sich mit den Grenzen von Nachbarn deckten, die nicht nur Rechte beanspruchen, sondern auch Pflichten zu übernehmen in der Lage seien. Wo aber wäre bei den ethnischen Konfigurationen dieser Landstriche und bei dem selbstbewussten Drängen nach Süden die zur Fussfassung notwendige feste Linie zu finden? Doch wol erst am persischen Golf oder am Indus.

Anknüpfend an Obiges möchten wir es uns nicht versagen, an die beiden charakteristischen Antworten zu erinnern, welche der russische Baron Jomini seinerzeit auf die Frage des neugierigen Albion gab: „Was Russland unter transkaspischem Gebiete verstehe?“ „Alles Gebiet jenseits des kaspischen Meeres“, und auf die weitere Frage, wie dieses Gebiet zu umgrenzen: „Das ist unmöglich!“ Liegt nun Indien nicht auch jenseits des Kaspisees? Wenn die erste Antwort kaum delphisch genannt werden kann,

dann war die zweite dunkel, mystisch, wie es je ein Orakel gewesen ist. Aber doch dokumentieren diese Worte, dass Russlands Wege in Asien nicht unerforschlich und dass sie für die Engländer wenig erbaulich sind. Stumme, aber bedeutungsvolle Erläuterung, wenn eine solche noch notwendig, kann Britanien in dem Vorschreiten der Transkaspibahn finden, diesem Schosskinde Alexanders III. In Zentralasien werden weder die friedlichen noch die kriegerischen russischen Waffen zur Seite gelegt werden bis zu dem Tage, wo man dem gezückten englischen Schwert begegnet; dann ein kurzer Stillstand, ein Schleifen der Kriegsinstrumente, und es beginnt, durch widerstreitende und nicht zu versöhnende Interessen hervorgerufen, der unvermeidliche entscheidende Kampf um die Oberherrschaft in Asien.

Heute schon ist die Geschichte rückläufig geworden und Russland dringt jetzt im Osten vor und in Asien hinein, wie einst das Mongolentum sich tief nach Westen in die sarmatische Ebene, in den Osten Europas hineinschob. Aus den unermesslichen Steppen Zentralasiens flutete damals ein unbekanntes Volk in die Weltgeschichte, und in die Heimat, welche jenes verlassen, strömt heute das Russentum in Waffen. Doch auch eine wirkungsvolle friedliche Quelle fließt hinüber nach Asien; denn es wandern seit Jahren über Orenburg, so oft die Erde ihre Bahn um die Sonne einmal zurücklegt, etwa 12000 Russen nach Zentralasien, während sich 15000 den Kaukasus als demnächstiges Heim erwählen; der alte Weg nach Sibirien aber ist nach wie vor, frei- und unfreiwillig, ein betretener. So mischt sich russisches Blut mit asiatischen Blutkörnchen. Von den sechs Millionen des Kaukasus sind heute schon zwei Millionen russisch. Es fügen sich hier die Dinge hart arbeitend schnell zum grossen Ganzen der Geschichte zusammen, und es huschen die grausen Schicksalsschwestern an die Schwelle des indischen Kaiserreichs.

Britanien ist, nachdem die äussersten vorgeschobenen Verteidigungswerke Indiens in russischen Händen sich befinden, kaum noch in der Lage, mit ernstem Nachdruck etwas zu verbieten, was den Weg des Zarenreiches in der Richtung nach dem Indischen Ozean direkt oder indirekt leichter oder breiter gestalten könnte; diese Zeit ist unwiederbringlich vorüber. Zeit wäre es damals noch gewesen, als die Turkomanen in Britanien den Bundesgenossen gegen russische Vergewaltigung gefunden zu haben glaubten und als sicht-

bare Zeichen ihrer Sympathie ihren Rossen ein V (Viktoria) auf die Schenkel brannten. Doch auch diesen letzten Moment, am Murgh-ab und in der Ebene, in welcher der Fluss erstirbt, die freie Verfügung über eine der besten unregelmässigen Reitereien auf dem Weltenrund zu erlangen, sowie hierdurch wichtige Beobachtungspunkte wie gute Vorpostenlinien jenseits des afghanischen Grenzwalles mit geringem Aufwand sich zu eigen zu machen, wurde leider in Willen- und Thatenlosigkeit verabsäumt. Die 100 000 Mann tapferer kriegerischer Nomaden verlangten damals nichts als englische Offiziere, sie zu befehligen, als englische Waffen, um mit denselben ihren Herd, d. h. ihr weites Gebiet und mit ihm zugleich britische Interessen energisch verteidigen zu können.

Was geschah statt dessen? Merw, das sagenhafte, die Königin der Welt, das eine Stufe nach Herat, wie Herat eine solche nach Delhi bedeutet, wurde russisch. Die Stadt der Gegenwart besitzt durch ihre geographische Lage eine Bedeutung, gegen welche das einst grosse und überreiche des Altertums weit zurücktritt und welche in der Hand Russlands die fatalsten Konsequenzen für die Engländer in ihrem Schosse birgt. Mitten in der Wüste, etwa 100 englische Meilen (161 km) von Kuren Daph gelegen, beherrscht Merw die glückliche Oase gleichen Namens, welche etwa 90 englische Quadratmeilen (233 qkm) umfasst und von dem Flusse Murgh-ab, der in der Nähe Herats entspringt, durchflossen wird. Diesen Fluss verzehrt, nachdem man noch 100 Meilen (161 km) weiter seinen Lauf verfolgen kann, die durstige Wüste, während in alten Tagen zu Zeiten des blühenden, grossen und glücklichen Merws seine ganze Wassermasse hier verbraucht, für Vegetation u. s. w. nutzbar gemacht wurde. Das Klima ist milde und äusserst gesund; hier kann man, wenn man die Wüste glücklich durchschifft hat, Erholung finden.

Die Lebensweise der tapferen Bewohner, der Tekiner, ist die einfache, mässige und gesunde der Nomadenvölker; in den Heerden besteht der Reichtum und die Bedingung der Existenz. Das ermüdende Gleichmass der Tage wussten aber diese unstäten Söhne der Steppe wohl zu unterbrechen; in ihren Augen ist jeder Raubzug mit den Waffen in der Hand — sie führen Schwert, Lanze und Doppelflinte — in fremdes Gebiet hinein eine ritterliche Unternehmung. Blickt doch der Vater auf den einzigen Sohn mit Verachtung und macht ihm öffentlich Vorwürfe, wenn er nicht schon

— kaum 15 Jahre alt — ein Füllen oder einen gefangenen Perser heimbringt. Der Teke mordet aus Lust zum Morden, seine Barbarei und Grausamkeit kennen keine Grenzen. Er ist wild und unbeherrschbar; ein turkomanisches Sprichwort sagt: „Der Turkomane zu Pferd kennt den eigenen Vater nicht“, während ein anderes lautet: „Raubt der Feind deines Vaters Zelt aus, dann raube schnell mit.“ Die wertvollste Beute für die weitausholenden Raubzüge waren aber die Pferde, und auch der Ärmste nennt zwei oder drei sein eigen. Es wird von den rauen Steppensöhnen vielleicht das beste Pferdematerial hier gezüchtet, mit welchem nur englisches Vollblut sich dürfte messen können. Gross, mager, von schlankem Gliederbau, schmaler Brust, langem, dünnem Hals und hohem Widerrist waren schon zu Alexanders des Grossen Zeiten die Pferde von Sogdiana weit berühmt. Ein Turkomanensprichwort sagt: „Gilt es aus dem Füllen ein Pferd zu erziehen, dann erniedrigt sich der Eigentümer zum Hund.“ Frühzeitig wird das Tier dressiert, denn die Jugenderziehung prägt sich ihm ein wie ein Stein, und späte Lehren, meint der Turkomane, sind flüchtig wie der Schatten der Vögel. In drei Fällen arbeitet der Wüstensohn mit den Händen, ohne zu erröten: für seinen Vater, für seinen Gast und für sein Pferd. Das Fett der Tiere bringt man durch Decken zum Schmelzen. Der Turkomane kennt nur zwei Gangarten: den Galopp und einen Gang, welcher dem Pass ähnlich ist; in letzterem werden die weiten Strecken zurückgelegt, bei denen zuweilen mehrere Tage hindurch der Reiter von 24 Stunden 20 im Sattel sitzt. Als Beweis der Leistungsfähigkeit braucht man nur daran zu erinnern, dass Turkomanenrosse nach dem Gemetzel von Geok-Tepe zwei und drei Reiter der Verfolgung der Kosaken entzogen; aber auch die letzte Hand voll Gerste, den letzten Tropfen Wasser teilt der Reiter mit dem Tiere. Es giebt Pferde, die 15—20 englische Meilen (24 bis 32 km) im schnellsten Laufe zurücklegen und täglich die Entfernung von 100 Meilen (161 km) durchmessen können.

Mit neuen Gedanken und neuen Kräften griff Russland schaffensfreudig in das volle turkomanische Nomaden- und Räuberleben hinein, und wirkte berauschend auf die Gemüter dieser wilden Kinder der Ebene. Die Saat, auf fruchtbaren militärischen Boden geworfen, hat schnell Früchte gezeitigt. Eine turkomanische zahlreiche Reitermiliz sammelt sich um russische Standarten, und als Höchstes erachtet man es, dem grossen weissen Zaren zu dienen.

So hat also doch den kampfesfrohen Turkomanen, der keine Gewalt über sich anerkannte, die russische Lanze gebändigt: neben dem Kosaken reitet als Kriegskamerad der Steppensohn, die europäische Kriegslust gepaart mit asiatischer Wildheit und Kühnheit. Beide denken an die Beute in Hindostan, die den reizvollen Inhalt ihrer Gespräche bildet. Nur das Eine fehlte noch, dass schon jetzt, ehe der weite Zug angetreten wird, die Russen den Turkomanen auf den Brettern, die die Welt bedeuten, jenes Paradies und seine Herrlichkeit zeigen, dessen Pforten einzurennen man sich anschickt. In prophetischem Geiste sagte einst Skobelew: „Wir müssen Massen von asiatischer Reiterei formieren, um sie unter dem Banner von Blut und Plünderung auf Indien zu werfen, gleichsam als eine Avantgarde, welche die Zeiten Tamerlans wieder auferstehen lässt.“ Das war asiatisch gesprochen, — wann wird der Moment kommen, in welchem man demgemäss handelt? Zu ferne liegt er keinesfalls.

Wenn es uns in dem Vorstehenden gelungen sein sollte, durch Hinweisung auf die physische Natur und auf die Geschichte, sowie durch die Charakteristik der Völker und Stämme und durch Kennzeichnung der eigentümlichen politischen Konstellation die Bedeutung der pontokaspischen Region in das rechte Licht zu setzen, dann wird man auch leicht den ganzen militärischen Kausalzusammenhang nach Form und Kraft verstehen, und wird wahrnehmen, dass hier Angelpunkte für eine Weltgeschichte befestigt und Wegweiser gesetzt sind für diejenigen, welche Geschichte zu lesen verstehen.

Diese Betrachtung führt uns zu der russisch-afghanischen Grenzberichtigung. Diese Grenzberichtigung erinnert an die so oft bethätigte *fides moscovitica*, und wer ihre Geschichte kennt, dem fallen des Aristoteles Worte ein: „Nach Gleichheit und Gerechtigkeit rufen immer nur die Schwachen, die Starken machen sich gar nichts daraus.“ Wer in diesem Falle sich mächtig fühlt, wer der Schwache ist, der schützende und geschützte Grenzen verlangt, darüber dürfte ebenso wenig Zweifel bestehen, wie über den anderen Punkt, dass die Grenzfrage schon deshalb als äusserst schwierig sich gestalten muss, weil der nordische Machthaber in Mittelasien durch Besitzergreifung von Merw, also am Murgh-ab, und durch seine Stellung in Sarachs am Herirud, der dann unrühmlich und spurlos im Ursande verschwindet, das Ufergebiet beider Flüsse beherrscht. Doch ganz abgesehen davon,

dass Flussläufe, zumal diese, eine Grenzregulierung überhaupt erschweren, wird Russland jedenfalls darauf bestehen, in den westlichen Ausläufen des Paropamisus installiert zu werden, und der Grenzpfahl mit dem Doppeladler dürfte nicht weit von der Stadt Herat eingerammt werden. Diese Stadt, erzählen die Einen, sei vom grossen Mazedonier gegründet, Andere wieder sagen, dass sie sich höheren Alters rühmen dürfe; denn die Chronik berichtet, dass Nebukadnezar und die fabelhafte Semiramis sie einst besucht hätten, während Alexander hier nur zum kühnen Sprunge auf Indien fusste. Sicher ist, dass das Patent Herats über 2200 Jahre alt ist, fester aber noch sollte der Satz stehen, dass England sich in Herat auf das Schwert allein stützen, aber nicht papiernen Verträgen trauen sollte.

Herat ist gegenwärtig in politischer wie in militärischer Beziehung der springende Punkt in Zentralasien; wir sagen gegenwärtig, denn die Frage, auf wie lange ihm die Lage zwischen den streitenden Mächten noch gegönnt ist, vermögen wir nicht zu beantworten. Russische Maulwurfsarbeit ist unermüdlich thätig.

Wenn wir Herat und den untrennbar an dasselbe geketteten Verhältnissen hier näher treten müssen, so geben wir dem Orientalen zuerst das Wort. Es existiert ein altes orientalisches Sprichwort, welches sagt: „Herats Besitzer hat ein Auge zu sehen und einen Arm zu schlagen,“ während Nadir Schah meinte: „Chorasan ist Persiens Schwert, mit Herat aber fasst man seinen Griff und gebietet über Iran und Turan zugleich.“ Und wenn Persien Chorasan die Austernschale der Welt nennt, dann betrachtet es Herat als die Perle in dieser Hülle.

Bei Herat durchbricht der Herirud die westlichen Teile des Paropamisus, hier ist das Loch in dem nördlichen afghanischen Gebirgsrande gegen die Ebene, und durch diese natürliche Öffnung zieht die alte Hoch- und Heerstrasse von Europa, Persien und Bokhara nach Indien. Dieses geographische Moment ist zugleich das strategische, und mit Recht nennt sich der Knotenpunkt so wichtiger Verkehrswege den „Schlüssel zu Indien.“ Wenn dieser Ausspruch noch einem Zweifel begegnete, so würde solcher durch die geschichtlichen Thatsachen schnell zu beseitigen sein, die uns berichten, dass Herats Lebensfunke nicht auszulöschen ist; denn fünfzig Mal wurde die Stadt eingenommen, fünfzig Mal zerstört, und ebenso oft erstand sie aus den Trümmern wieder zu alter

Herrlichkeit. Wenn auf diesem Eden einerseits der historische Fluch ruhte, dass es Dreschtenne der Völker sein und bleiben musste in unaufhörlichen Wanderungen und Kriegen, so verlieh ihm auf der anderen Seite wieder eine gütige Natur schier unsiegbare Kraft in Glücks- wie in Unglückstagen und seinem Namen Zaubermacht.

Herats Festungswerke, aus zweifelhaftem Alter stammend, ruhen auf einem cyklopischen Erdwerk von 76 m Breite und 16 m Höhe, auf welches ein zweiter Wall 8 m hoch und 5 m dick sich stützt. Der vorliegende nasse Graben besitzt bei 13 m Sohlenbreite eine Tiefe von 6 Metern. In die Wälle sind 150 Thürme, aus Ziegelsteinen erbaut, eingefügt, ausser den zur Verteidigung der sechs Thore dienenden. Die alte Zitadelle Tschakbar-Bag liegt in der nördlichen Umwallung, während ein kleines Werk, die neue Zitadelle (150 m), vor diese geschoben ist. Da der unförmlichen viereckigen Masse die Flankierung fehlt, und die Stadt von den umgebenden Höhen dominiert wird, dürfte trotz der durch englische Offiziere geleiteten Verbesserungen in der Umwallung — es ist das Glacis ganz freigelegt — und trotz starker mit Hinterladern versehener afghanischer Garnison selbige doch schwerlich einer russischen Belagerung lange Widerstand leisten können.

Ausser Herat leiten englische Ingenieure auch die Befestigungswerke von Balkh, dessen Gräben durch einen Kanal aus dem Oxus gespeist werden sollen. Eine über Maimene führende Kunststrasse verbindet Herat mit Balkh.

Dass Herat der feste sichere Zentralpunkt inmitten asiatischen Nomadengewoges und Beherrscher der Strassen von Nordwest und Nord nach dem Hilmend und Indus von Russland als nächste Hauptetappe auf seiner Wanderung nach Süden ausersehen ist, liegt ebenso klar auf der Hand, wie es offenkundig ist, dass schon lange keine militärischen Massnahmen verabsäumt wurden, um endlich mit kühnem Raubgriff dieses Kleinods sich zu versichern. Wie will England Herat für Afghanistan retten, wodurch seinen Worten: „bis hierher und nicht weiter“, Nachdruck verleihen? Es werden sich an dieser Stelle die Versäumnisse Englands bitter rächen; doch ist, wenn mit Herat für Indoengland viel, so doch noch nicht alles verloren, denn noch giebt es ein Terrain, wo der englische Leopard Indien ausserhalb des Kaiserreiches verteidigen kann; darüber später. Wie doch war es möglich, dass Englands Augen so lange

gehalten waren, wie konnte sich britische Kurzsichtigkeit der militär-politischen Lage Zentralasiens gegenüber offener dokumentieren, als in dem Satze von Sir Henry Norman in seinem Memorandum vom 20. September 1880: „The probability of our having to struggle for Herat, or to defend India from Candahar is so remote, that its possibility is hardly worth considering?“ Gerade Herat ist der Erisapfel geworden, hier zieht die grosse zentralasiatische Frage ihre vielgestaltigen Interessenkreise, hier macht sie sich in ihren proteusartigen Verwandlungen geltend, und hier stürmt mit hundertartigen Anforderungen Europa auf das altersschwache Asien ein.

Russland blickte weiter als sein asiatischer Gegner, es begann den Bau der Transkaspibahn, mit deren Vorschreiten sich zugleich die Wage schicksalsschwer zu seinen Gunsten neigte; dieselbe Bahn, welche die Soldaten gebaut haben, wird ihnen als reife Frucht das Paradies am Herirud überliefern. Dieses Schienengeleise ist der Strang, welcher das russische Transkaspien an Europa kettet, es ist aber auch die Leitung, auf welcher die Kraftmittel des östlichen Reiches nach den asiatischen Hochgebirgen hinüberströmen; die Operationsbasis Orenburg—Chiwa ist veraltet. So hat Russland für bevorstehende kriegerische Operationen mit der Eisenbasis, welche der seelenlosen Steppe Geist einhaucht, eine Anmarschlinie nach Innerasien gewonnen, die ihm schon deshalb Bürgschaft für den Erfolg sichert, weil Britanien nichts annähernd Ähnliches ihr entgegensetzen hat. Und das eiserne Maschennetz, das seine Wirkung schon ausübt, erweitert sich täglich, um bald über Bokhara und Samarkand Taschkent zu erreichen und Freiheit der Bewegung überall zu gewährleisten. Die Bahn ist der Strick, welcher Herat erdrosseln soll. Nach der uns bekannten russischen Truppendislokation und nach der Leistungsfähigkeit der Transportmittel auf dem grossen, russischen pontischen Kriegsreservoir, auf dem kaukasischen Isthmus und auf dem Kaspisee, wird es möglich sein, wenn, wie oben bemerkt, die Transkaspibahn ihre volle Leistungsfähigkeit erreicht hat, — bis dahin sind 1½ bis 2 Wochen länger zu rechnen — innerhalb dreier Wochen wenigstens 40 000—50 000 Russen von den Küstenpunkten des schwarzen Meeres und aus dem Kaukasus nach den wichtigen zentralasiatischen Punkten zu werfen: auf dem Schwarzen Meere erreichen die entfernt stationierten Truppenkörper Poti und Batum nach 48 stündiger Fahrt, in der

Hälfte dieser Zeit findet ihr Transport auf der Eisenlinie nach Baku, d. h. auf der zusammengedrängten Fortsetzung aller in den Pontus mündender russischer Wege statt, in weiteren 24 Stunden ist der Kaspisee übersetzt und die keuchenden Lokomotiven haben die kriegerische Ladung durch die Wüste zu schleppen. Nur auf dem Schwarzen Meere könnte sich eventuell gegnerische Einwirkung störend geltend machen, der Kaukasus ist ebenso sicher wie der östlich ihn begrenzende Binnensee, der gleich dem Aralsee nur Fahrzeuge unter russischer Flagge trägt und mit eisernen Klammern an den europäischen Koloss gefesselt ist. Persien hat sich seit 1828 in dem Vertrage von Turkmentschai des Rechtes begeben, den kleinsten Nachen vom persischen Gestade in den See zu stossen; ausser Persien umrahmt aber nur Russland den Binnensee, zu dem kein gegnerisches Fahrzeug den Weg finden kann. Ist heute doch der Weg von Moskau nach Usun Ada nicht länger, wohl aber sicherer als jener von Moskau nach Stambul.

Noch eine russische Verteidigungs- und Angriffslinie ist in dem bis Kilif aufwärts zu befahrenden Oxus, der in vielleicht nicht zu ferner Zeit das alte Bett aufzusuchen gezwungen wird, namhaft zu machen. So hat russische zielbewusste Hand Wasser wie Sandmeer zu Frohndiensten gezwungen und setzt ohne Unterbrechung die Belagerungsarbeiten fort, welche der Festung Indien gelten und sich deren Glacis nähern; die Elemente bändigt, die Völker knebelt man.

Wie übel gestaltet sich dem gegenüber die englische Situation. Die gesamte englisch-indische Armee beziffert sich auf 210 000 Mann, nämlich 70 000 Europäer und 150 000 Sepoys — abgesehen von den 330 000 Soldaten der eingeborenen Fürsten in Indien, die ohne einheitliche Ausbildung, Ausrüstung, Führung u. s. w. sind. Diese Armee kann von Pichin und Quetta aus, wo man an der Herstellung des Eisenstranges arbeitet, mit ihrer Avantgarde in Gewaltmärschen Herat erst in sieben Wochen erreichen, während die in Zentralasien garnisonierenden russischen Truppen nur ebenso viel Tage nötig haben, die Kavallerie und reitende Artillerie aber schon nach Verlauf von vier Tagen die Zinnen Herats vor sich liegen sieht. Um so viel näher dem kritischen Punkte haben die Russen ihre Zelte aufgeschlagen, und dazu noch verschmähen ihre Truppen den Tross, dessen sich eine englische Armee in Indien bis jetzt nicht entschlagen zu dürfen glaubte.

Endlich sind die Engländer längst nicht in der Lage, die oben angeführten 210 000 Mann, welche der Zahl nach nur die Hälfte der russischen Kaukasusarmee repräsentieren, aufmarschieren zu lassen, wenn man nicht die Festungen ohne Besatzung, die weiten Strecken Indiens und die ausgedehnten Landesgrenzen, die 1200 englische Meilen (2000 km) Eisenbahn ohne Schutz, die indischen Fürsten, welche über 49 Millionen Unterthanen herrschen und über bedeutende militärische Kräfte gebieten, ohne Überwachung, die Etappenlinien durch Afghanistan und Baludshistan ohne Sicherung lassen will. Dass diese letzteren, Afghanistan sei feindlich oder freundlich — wie man jetzt wahrnehmen will — gesinnt, wegen der ganz eigentümlichen und höchst schwierigen Terrainverhältnisse und wegen des Charakters der Afghanen auf alle Fälle gesichert werden müssen, wenn man nicht die Brücken hinter sich abbrechen will, haben die Engländer zu erfahren sattsam Gelegenheit gehabt. So sind die Chancen in dem Ringen um den nächsten Kampfpriis, um Herat, beschaffen.

Wie ungleich sicherer, wir möchten fast sagen, absolut sicher sind dagegen die Anmarschlinien der Russen, welche höchstens von Persien aus bedrängt werden können. Doch auch von diesem Staate und dessen Flankenstellung ist für Russland kaum etwas zu fürchten. Seit dies Reich durch unglückliche Kriege gegen Russland auf seinen jetzigen Umfang gebracht ist, seit es von demselben im ganzen Norden umfasst wird, ist es allein zum Widerstande zu schwach und fühlt den schweren Fuss des Moskowiters auf seinem Nacken. Darum schwieg man, wie in Indien so auch hier, als in der persischen Stadt und Festung Sarachs der russische Adler aufgehisst wurde. Denn man fürchtet Russland, wie man England zwar achtet, aber demselben nur zweifelndes Vertrauen entgegenbringt.

Noch gefährlicher indes als die Feindschaft ist die Freundschaft, die Russland gelegentlich erweist und die den Zweck hat, Persien dem Zarenreiche dienstbar zu machen. Russische Offiziere drillen die persischen Truppen nach russischem Reglement; man fördert die Bahn von Teheran über das hochbedeutsame und reiche Tabris im Nordwesten des Perserreiches nach dem russischen Tiflis, man projiziert im russischen Interesse eine Bahn von Rescht am Kaspischen See über Teheran an die Mündung des Euphrat, welche der allerdings auch erst veranschlagten englischen Euphrat-

bahn den Lebensfaden abschneiden soll. Diese Bahnen haben für Russland vorzugsweise militärische Bedeutung, im rechten Augenblicke wird man sich ihrer ganz versichern. Schwer hat sich England an Persien versündigt, denn grade dieses Land mit seiner begabten und bildungsfähigen Bevölkerung war berufen, den Damm gegen russische Überflutung zu bilden.

An dieser Stelle wollen wir noch eines anderes Projektes Erinnerung thun, das die Gedanken an früher Erwähntes anknüpft. Russland beabsichtigt, von Tiflis aus eine Bahn nach dem festen Kars zu legen, von wo sie nach dem türkischen Erzerum weiter geführt werden soll. Dies ist aber nur die erste Strecke des Weges, auf welchem man Konstantinopel von hinten herum zu fassen gedenkt. Denn obwohl die Russen seit 900 Jahren gegen Konstantinopel drängen, hat die Halbinsel doch eine merkwürdige Widerstandskraft gegen Invasionen bewiesen, die von Norden kamen; auch fürchtet man in der Flanke dieses Weges Östreich zu finden, das seine Interessen dort nicht preis geben kann und will, und hinter Östreich das waffenmächtige Deutsche Reich. Darum bahnt sich Russland in unablässiger Arbeit neue Möglichkeiten, bis seine Zeit gekommen.

Kehren wir nach Zentralasien zurück, dahin, wo die russische Macht Afghanistan umklammert. Nicht genug, dass es im Nordwesten dieses Reiches seine Wachtposten bis an die bestrittenen Grenzen vorgeschoben, macht es sich auch bereits im Nordosten in jenen entfernten, in geographischer Dämmerung noch befangenen Chanaten, in Badakschan und sogar in Wakhan zu schaffen, so dass sich die schwere Hand des weissen Zaren selbst am Fusse des Pamir, des höchsten Plateaus der Erde, von den Indern das Dach der Welt genannt, fühlbar macht. Überall in Asien ertönen Notschreie, die der Steppenwind und die Gebirgslüfte weiter tragen. Es ertönen Notschreie, weil England bisher nur der Abwehr gedachte und es nicht verstand, in die Defensive ein offensives Element zu legen; diese Forderung neuzeitlicher Taktik wie Strategie wurde vollständig ignoriert. Wie fern ist die Zeit noch, welche die Russen nach der reichen Speisekammer von Zentralasien, nach Herat, führt, um sich satt zu essen und den grossen Durst zu stillen? Sie wussten, dass man in Merw Blei und Eisenminen, Salpeter, Schwefel und Kohle, Korn, Wein, Oel, Pferde und Kamele finden würde, und dass in dem Thale des Murgh-ab

Gold vergraben liege, — und sie nahmen die Stadt. Wie hoch Herat aber Merw in materieller Beziehung überragt, und wie viel mehr Gold im Herirud zu finden ist, sollten das für sie Geheimnisse sein? Wenn das Thal des Murgh-ab bis nach Merw mit Ruinen alter Städte und Burgen überstreut ist, so gestatten die 500 wohlhabenden Dörfer und Orte, die Herat umkränzen, die Ansammlung grosser militärischer Kräfte. Hierin liegt mit die magnetische Kraft dieses Hauptstapelplatzes für den russischen Koloss, welcher es versuchen will, den Erbfeind da über den Haufen zu rennen, wo er gegen denselben seine überlegene Landmacht einsetzen kann. Die Natur wird ihm den Weg nicht verlegen; denn Afghanistan ist trotz kühn emporgereckter, mit drohender Wucht überhangender Felsmassen nicht länger mehr ein strategisches Bollwerk für Indien; für England ist dieses bucklige Alpenland trotz seiner felsigen Unterlage schlüpfriger Boden; denn die von Briten begangenen Wege und Pässe vom Indus herauf nach Kabul führten nicht immer auf Höhen, zuweilen auch in Abschlüsse, in denen rotes Menschenblut wie Wasser vergossen wurde. Wann diese Zeit eintritt, weiss nur Russland, und es wird sich seine Zeit wählen. Wenn seine brutale Politik überhaupt eines Grundes bedürfte, so werden Fragen der Gränzberichtigung, der Kompensation, des Gleichgewichts, der Abgrenzung der Interessensphären u. dgl. jederzeit den erwünschten Vorwand liefern. Denn gegen panslavistische Aspirationen, gegen die Machinationen ehr- und beutelustiger Generale, welche willkürlich Verwickelungen herbeiführen, ist selbst der autokratische russische Herrscher, zumal in solcher Entfernung, ohnmächtig. Wenn Russland in Zentralasien stehen bliebe, erklärte General Skobelew, und nicht nach Indien vordränge, so sei das Fell nicht des Gerbens wert. Britanien empfindet die unheimliche Nähe der Zeit, in welcher der Zufall die Entscheidung bringen kann, und das Überraschende der That das einzig Sichere wird, es fühlt, dass es an einem Punkte angekommen ist, wo der Sovereign anfängt, seine Wunderkraft zu verlieren, und wo es nicht mehr genügt, auf den reisenden Rubel das englische Goldstück zu legen. Der Schatten kommender Ereignisse, die Wucht böser Ahnungen und Träume lastet auf englischen Gemütern, wenn man das für Britanien unvermeidliche Zentralasien nennt, wie einst zur Zeit der Scipionen auf dem stolzen Rom, wenn man Karthago nannte.

Und doch kann man sich jenseits des Kanals der quälenden Gedanken nicht ent schlagen. Man zeichnet Karten und Pläne zentralasiatischer Länder und Positionen, welche russische Quellen zur Unterlage haben, von russischen Bediensteten erkauft oder ihnen gestohlen wurden; denn nicht alle Geheimnisse der Wüste trägt der Steppenwind südwärts. Selbst aber versteht man nicht die Wunder Zentralasiens zu studieren und zu begreifen, noch weniger ihnen Rechnung zu tragen. Trotz der Wucht vollzogener Thatsachen berichtet man, statt mit feuerzüngiger Rede zu predigen, anstatt blitzartig zu beleuchten, mit trockenem Chronikenstil; man schlägt kaum einen lebhafteren Ton an als bei Beschreibung einer Hetzjagd. Freilich ist es eine Hetzjagd, aber im grossartigsten Stile, eine solche, die einer Windsbraut gleich über asiatische Völkersitze und Völkerweiden dahinfährt, und bei welcher Britaniens Weltstellung am verwundbarsten Punkte berührt wird, in seinen Grundfesten erbebt. Darum aus dem Schlafe erwacht, Ihr Engländer, die Sonne steht schon hoch am Himmel, und Indien ist wohl Kämpfens wert. Die moskovitischen Wachtfeuer, welche in Turkestan emporleuchten, werfen schon ihren grellen Schein in die gesegneten Fluren des Indus und Ganges, und nur eigene Kraft vermag Euch zu helfen. In Europa findet Russland überall Gegner, in Asien nur einen Einzigen, den Herrn von Indien.

Und trügerisch, wie schon bemerkt, ist die Hoffnung, dass Afghanistan eine Schutzwehr für Indien sein werde. Wie seit den ältesten Zeiten bis auf unsere Tage es den Verteidigern der lombardischen Ebene nie gelungen ist, einem Angreifer den Übergang über die Alpen zu wehren, so hat dasselbe Gesetz sich in Asien Geltung verschafft dort, wo die Scheidewand des Himalaya aufgerichtet ist. Denn von Afghanistan aus drangen die Arier in das Herz Indiens ein, durch Afghanistan zog Alexander, Philipps grosser Sohn, zogen die mohamedanischen Herrscher im zehnten und elften Jahrhundert und drei Jahrhunderte später Tamerlan. Im neunzehnten Jahrhundert endlich schicken sich die Russen an, Afghanistan als Pforte zu benutzen, um in die hindostanischen Ebenen niederzusteigen, um dort, in dem Wunderlande der Welt, von weitem Kriegszuge auszuruhen, ihre Sehnsucht zu stillen. Nur die Briten sind es, welche seewärts kamen, um über Indien zu herrschen.

Wir wenden uns jetzt zur militärischen Besichtigung des englischen bedrohten Besitzes. Wirft man zunächst einen orientierenden

Blick auf die Induslinie, soweit solche hier in Betracht kommt, d. h. auf die 120 Meilen (1120 km) lange Strecke von Atak bis Shikarpur, so lässt ihre Ausdehnung sofort ihre Schwäche erkennen; denn wenngleich das befestigte Atak mit dem acht Meilen nach der Grenze zu vorgeschobenen befestigten Lager von Paschawar die östlichen Ausgänge der berühmten und berüchtigten Khaibarpässe beherrscht, und wenn wir keineswegs die Wichtigkeit dieser strategischen Punkte in Abrede zu stellen gesonnen sind, so öffnet sich das Grenzgebirge ausserdem in noch einigen fünfzig Pässen und Passagen, welche teilweise wenigstens militärischen Zwecken dienen können und welche kaum unter Kontrolle stehen. Beispielsweise nennen wir nur den aus früheren kriegerischen Vorgängen bekannten Kurumpass auf der Strasse nach Kabul im Thale des gleichnamigen Flusses. Die Stärke seiner Position liegt wie bei den Khaibarschluchten auf der Passhöhe selbst, keineswegs aber in der vorliegenden Ebene. Durch die Felsenmauer des gewaltigen Sulaimangebirges (60 geographische Meilen, 445 km lang) hat die Natur keine grosse Scharten geschlagen, und könnte sonach diese Strecke der strengen Wacht entbehren, obgleich auch sie der Beobachtung bedürftig ist. Shikarpur endlich, der südliche Endpunkt der oben von uns bezeichneten Linie, verdient in des Wortes weitester Bedeutung Schlüsselpunkt zu den unteren Indus-Landschaften genannt zu werden und bietet in höherer Potenz als Atak mit Pashawar eine ausgezeichnete Verteidigungsposition, welche ein Schienenstrang von Karatschi den Indus herauf verstärkt, während ein zweiter nach Baludshistan hineinführt. Aber weder von Pashawar noch von Shikarpur aus ist die Heerstrasse zu schliessen, welche von Ghuzni durch die Ghulheripässe und das Gumulthal zur Indusniederung führt. Bei der nicht zu umgehenden Forderung starker Besatzungen für die oben genannten Positionen würde die Errichtung eines dritten verschanzten Lagers, das den Gumul abschliesst, nicht thunlich sein, da sonst von der britischen Armee mehr Kräfte festgelegt würden, als die schon schwachen Streitkräfte entbehren können. Neuere militärische Berichte aus Indien besagen indes, dass man wirklich damit umgeht, die Induslinie zu befestigen, und zugleich in dem engeren oder weiteren Thale des Stromes einen strategischen Schienenweg anzulegen beabsichtigt, der, unserer Ansicht nach, sei nun die Linie befestigt oder nicht, keinesfalls entbehrt werden kann. Auf Karatschi, das Haupt-

waffenplatz werden soll, legt man grossen Wert, obgleich dasselbe jedenfalls seitwärts russischer Angriffsobjekte liegen bleibt. Ob Britanien sich mit dem Gedanken trägt, auf dem Indus eine Kanonenbootflottille zu errichten, darüber ist noch nichts Bestimmtes bekannt geworden.

Statt den Indus zu befestigen und Indiens Sicherheit allein auf die Behauptung dieser einzigen Linie anzuweisen, sollte man vielmehr darauf bedacht sein, auf andere Weise militärisch den Strom zu beherrschen, das vorliegende Reich zu decken. Wir schliessen uns der strategischen Auffassung Sir Henry Rawlinsons an, welche unbedingt Besetzung von Gebietsteilen in Baludschistan und Afghanistan fordert, welche weniger durch fortifikatorische Vorbereitungen als durch ihre geographische Lage in der bedrohten Flanke Indiens militärisches Gewicht dadurch in die Wagschale werfen, dass sie alle Wege und Stege, die 200—300 englische Meilen (320—4800 m) langen Pässe nach Hindostan, mit Ausnahme vielleicht der Strasse Kabul—Pashawar, decken.

Diese strategischen Positionen, welche für Hindostan das bedeuten, was Strassburg und Metz für Deutschland sind, nennen sich Ghuzni und Kandahar (mit 30 000 Einwohnern). Im Westen der Sulaimankette gelegen verbieten sie einerseits dem Gegner eine Passage des Gebirges, andererseits beherrschen sie auch die Heerstrassen und Karawanenwege auf dem Tafellande von Afghanistan (der Kornkammer des Landes) vollständig. Nach Alexander dem Grossen betraten diese Strassenzüge Sultan Mahmud, Timur und Nadir Schah. Charakteristisch werden diese Bindeglieder zwischen Hindostan, Turkestan, Turan und Iran „Königstrasse“ genannt. Auf ihr fielen schon oft die Würfel gigantischer Kämpfe, und die Weltereignisse zogen mit ehernem Fusse über sie dahin. Diese Königstrasse nun muss die Aufmarschlinie der Engländer bilden, während Russland im Nord oder Nordwest durch die Gebirgskulissen vorbricht. Ein Ort an dieser historischen Strasse wird, sofern nicht alles täuscht, nach einem Siege oder einer Niederlage Britaniens benannt werden, und die geflügelte Fama des Orients wird es wahrlich an Eile nicht fehlen lassen, zu verbreiten, ob die Sonne die Fahnen und Standarten des weissen Zaren südwärts und ostwärts flattern sah, ob der Padischah an der Newa machtvoller ist als Indiens Kaiserin, sein Wille auch in Hindostan Gesetz be-

deutet, oder ob die Feldzeichen der Russen der Kraftprobe unterlagen und blutgetränkt den Boden bedecken. Von der Königsstrasse aus leuchten nach geschichtlicher Erfahrung keine Friedensstrahlen, und jeder kriegerischen Krisis dort folgt eine politische, so dass der Abend eines moskowitzischen Sieges das Ende britischer Herrschaft in Indien bedeutet; widriger Luftzug, vom Schlachtfelde ausgehend, würde die Flammen über dem hindostanischen Giebel zusammenschlagen machen, und der kommerziellen Niederlage der Briten in Zentralasien würde ihr militärpolitischer Niedergang in Hindostan unabwendbar folgen.

Wollen also die Briten, nachdem sie sich hoher strategischer Vorteile in Nordafghanistan freiwillig und unter Verkennung der militärpolitischen Sachlage begeben haben, den vorrückenden Moskowitern ein energisches Halt zurufen, so erübrigt ihnen nur noch, Quetta, das in englischer Hand ist, zu einer starken Defensiv- und Offensivposition zu gestalten, von welcher aus sie befähigt sind, jeden Augenblick die Landschaften zwischen Ghuzni und Kandahar, deren Charakter oben geschildert wurde, zu besetzen und durch Feldbefestigungen, wozu das Terrain ungemein günstig ist (wie auch die Stellung bei Girrishk) nahezu unbezwinglich zu machen. Dass der Bolanpass, der Rubikon indischer Zukunft, nach allen Regeln des Geniewesens befestigt werde (das Schienengeleise durch denselben ist vollendet, muss aber in der Richtung auf Herat schnell weitergeführt werden), versteht sich ebenso von selbst, wie die Erhebung Paschawars zu einem Waffenplatz ersten Ranges. Unter Zugrundelegung dieser Bedingungen wird unserer Ansicht nach Afghanistan auch fernerhin das Glacis für Indien abgeben, und es den Russen unmöglich machen, an die Enceinte des Kaiserreiches heranzumarschieren, sowie den kolossalen Apparat und die Gewichtsmassen der Belagerungstrains durch die längsten und schwierigsten Felsenengen der Welt durchzuführen. Darüber kann kein Zweifel bestehen, dass England auf der Axe Ghuzni—Kandahar strategisch stärker ist als am Oxus, wo die ungemessenen Weiten des Hinterlandes den Russen gestatten, auf Entfernungen auszuweichen, auf welchen zu folgen selbst der schlagfertigsten Armee unmöglich ist. Die örtlichen Verhältnisse sichern Russland, das noch in der Steppe steht, gegen einen Angriff von Süden, der keine Stützpunkte, dagegen aber überall gewaltigste

Entfaltung von russischen und turkomanischen Reitermassen finden würde. An dieser Stätte ist Russland nicht beizukommen.

In dem weiten Terrainabschnitt Ghuzni—Kandahar stand bis zur staatsmännischen Grossthat des englischen Ministers, bis zur befohlenen Räumung Kandahars und der Zerstörung der Eisenbahn von Quetta herauf in Folge grosser Waffensiege Sir Frederick Roberts, ein Held allein schon durch den kühnen Zug von Kabul nach Kandahar. Der Autorität dieses kühnen Feldherrn zum Trotz und ungeachtet des Zornes in der Brust jedes Briten, der auf Nationalehre hält, verzichtete man freiwillig auf das schwer Errungene, und die Feder machte das schneidige Schwert stumpf. *) Gladstone, mit der Gegenwart zu sehr beschäftigt, war auch hier allen Gefahren der Zukunft gegenüber blind, deren Schleier er nicht zu lüften verstand; zu den Sünden intra muros gesellten sich die Sünden extra muros, so dass die Geschichtsschreibung voraussichtlich den Niedergang englischer Entwicklung und britischer Macht mit dem Namen Gladstone beginnen wird.

Verzichtet England in seinem grossen asiatischen Reiche auf jede Offensive und erwartet es das Erscheinen der Russen am Indus, versucht es erst hier die Zurückdämmung der nordischen Flutwelle durch einen Bretterzaun, so ist mit diesem Entschlusse zugleich die Entscheidung gegeben. Denn ganz abgesehen davon, dass im Kriege derjenige den Vorteil auf seiner Seite hat, welcher positive Ziele verfolgt, da er, und nicht die Verteidigung sowohl Tag und Stunde gebietend beherrscht als auch der Entscheidung über das Angriffsobjekt sich rühmen darf, spricht unter indischer Sonne noch ein Moment mit, das ungestraft nicht übersehen werden darf. Dies ist die Phantasie des Orientalen, auf welche nur der Erfolg wirkt, aber auch berauschend wirkt, dass er dem Starken sich willenlos

*) Zum Ruhme Sir Roberts, zur Illustration seines Feldherrnblickes sei es uns gestattet, hier einige Worte aus einem Memorandum desselben (datiert 12. Mai 1881) wörtlich wiederzugeben. Sie lauten: „Kandahar, where we can, if we so desire, permanently station a garrison of British troops, is being rapidly brought into communication with the main railway system of India, and will be soon (as regards time) within a comparatively short journey of the rising and important seaport of Kurachee. This port must inevitably be the base of all military operations undertaken in the direction of Kandahar-Herat, which line, unless I am much mistaken, will henceforth be the theatre of any war carried on by us against the Afghans or Russians in Central Asia.“ Später sagt er dann: „On Kandahar I maintain our grasp should never be loosened.“

und voll Feuer anschliesst, um ebenso rasch dem neuen Sieger zu gehören; der Hass ist dort ungefährlich, aber schlimm ist es, verachtet zu werden. Nirgends wirkt die Schwäche verhängnisvoller als im Orient, wo es keine Treue giebt, wo nur die rohe Kraft der rücksichtslosen That sich Recht zu verschaffen im Stande ist. Daher kann Russland in Asien wie in Europa ohne weitere Gefährdung unglücklich kämpfen, während für England ein gegen das Zarenreich verllorener Feldzug das Ende seiner Herrlichkeit in Asien bedeuten würde. Wie oft schon hat man mehr als ein blosses Murren der indischen Völker über die ihnen aufgezwungene Schuldknechtschaft vernommen? Diese Unbotmässigkeit scheint aber in demselben Grade zu wachsen, wie indische Intelligenz zunimmt. Ist es nicht für ein bedeutsames Zeichen der Zeit zu erachten, dass die Eingeborenen jetzt die achtmonatliche Regierung Indiens von dem kühleren Simla statt von Kalkutta aus mit beharrlicher Heftigkeit angreifen? Die Absicht liegt klar vor Augen. Nicht länger mehr sollen Engländer regieren; die Parole lautet: „Indien für die Inder.“ Solcherlei Bestrebungen geben im Zusammenhange mit anderen Fragen bedeutungsvolle Lehren. Den mohamedanischen Inder kann man heutzutage höchstens passiv loyal nennen. Nirgends ist die Entwicklung der Dinge schwerer zu überblicken als im Orient, wo so verschiedenartige und mannigfache Elemente das Spiel der sich entgegenwirkenden Kräfte stören und beeinträchtigen, wo streitende Gewalten sich die Wage halten oder im Sturm den Boden verlieren und aufgeben müssen, da dort das Gesetz der schiefen Ebene sich stärker geltend macht als anderswo.

Wenden wir uns auf einige Momente zu dem nordöstlichen Afghanistan, so hegt Russland Besorgnisse, England möchte in den Chanaten Badakshan und Wakhan, welche für Indien von grosser strategischer Bedeutung sind, Einfluss gewinnen und von dort sich dem Oxus nähern, während Britanien daselbst russische Machinationen fürchtet. Sollten wirklich die Engländer festen Fuss in diesen Alpenlandschaften fassen, so könnten sie durch den Druck, der von dieser Seite auf den Emir von Bokhara auszuüben wäre, Russland indirect grosse Verlegenheiten bereiten. Unumgänglich für Britanien erscheint es aber, sich zu versichern, was die Russen dort einbrocken, und zu recognoszieren, ob es möglich sei, dass Truppen die First des Weltdaches (Pamir) überklettern; man sollte wissenschaftliche Missionen aussenden, die Weg und Steg erkunden,

sollte endlich mit Indiens weiter Nachbarschaft sich bekannt machen, um nicht lediglich auf russische Nachrichten angewiesen zu sein, und sollte von Russland lernen, welches fast im Übereifer sich bestrebt, geographische Kenntniss aller in Zukunft in Betracht kommenden Gegenden zu erlangen. Es nützt vorläufig nichts, sich in weiteren Konjekturen über die Verhältnisse auf diesen Hochplateaus zu ergehen; denn selbst Kenner (so weit Kenntniss möglich) dieser abgelegenen Region vermögen trotz aller Ruhe und Nüchternheit in dem Wüste einander folgender und teilweise sich widersprechender Meldungen den leitenden Faden zum Verständnis der politisch-militärischen Vorgänge hier nicht herauszufinden. Das Eine aber möchten wir wohl behaupten, dass bei der offenkundigen Eile, die Russland in Asien hat, bei der Entlegenheit, Unzugänglichkeit und Bedürftigkeit der wenigen Bewohner, sowie der Entferntheit der Transkaspibahn der Zaarenstaat keinesfalls in den nächsten Jahren von hier aus den Hauptschlag gegen Indien führen wird, wenngleich Demonstrationen nicht ausgeschlossen sind. Die russische Arbeit hier soll für später einen Grundstein legen, soll durch Badakshan und Wakhan eine neue Heerstrasse gegen das Reich der Mitte bohren, oder demnächst von Chitral aus durch Kashmir Lahore bedrohen oder durch das Thal des Kunar Jelalabad am Kabul in den Khaibar-Pässen.

Lange genug haben wir bei den schwerwiegenden und grundstürzenden Fragen verweilt, deren Lösung nicht in der fernen Zukunft Schosse liegt, vielmehr innerhalb messbarer zeitlicher Entfernung erfolgen wird. Indem wir den Schritt ostwärts lenken und den Brahmaputra überschreiten, haben wir ein England günstiges Moment zu verzeichnen; wir stehen zum ersten Male in Asien an einem Abschnitt, wo dem grossen Zaren nicht die führende Rolle zufällt. Es ist die durch kühnen Gewaltakt vollzogene Eroberung Birmas, des goldenen Landes im fernen Osten, eine Thatsache, die Bände spricht und einen ebenso wertvollen wie, nachdem China beruhigt, leicht zu behauptenden Besitz darstellt. In Birma hat Britanien eine politisch und militärisch auf neue grossartige Gesichtspunkte basierte Aktion begonnen und mit dem neu einverleibten Reiche sich einer eisernen Kette versichert, welche die Bestimmung hat, durch Hinterindien Vorderindien festzulegen, obgleich die Verankerung auf der der russischen Angriffsfront entgegengesetzten Seite sich vollziehen soll. Gegen die Gewohnheit des

Leimens hat Britanien hier aus ganzem Holze geschnitten und man ersieht leicht, dass der Birmanische Streich neben dem alten Ländergelüst auch des treibenden Fermentes einer in der That grossartigen militärischen Bewegung nicht ermangelte. Mit Birma wie mit Port Hamilton — von dem später die Rede — mit diesen unerwartet aufgeworfenen Wehren antwortete England auf den siegesgewissen moskowitzischen Zuruf: „Deine Uhr ist abgelaufen.“ Englands Uhr war noch nicht abgelaufen, und es gehen Stunden- und Minutenzeiger in gemessenem Tempo; möchten die britischen Feldzeichen aber bald lebhafter auch in anderer Richtung vormarschieren!

Doch jetzt trennen wir uns von diesen Ländermassen, denen baldige bewegte Geschichte beschieden sein wird, und von Reflexionen, welche hoch angehäufter Stoff anzustellen reizt. Wir kehren später noch einmal zu dem Erdteil zurück, den wir jetzt verlassen, und soll dann eine weitere Besprechung der Resultate der Eroberung Birmas seitens Britaniens erfolgen.

Die Südsee.

Es gilt nunmehr die grosse Inselwelt mit ihrer wunderbaren Gestaltung zu erkunden, welche zwischen der hinterindischen Halbinsel auf der einen, dem australischen Kontinente auf der anderen Seite sich erhebt, teilweise vulkanischem Ursprunge ihr Dasein verdankt, neben ihrem räumlichen Umfang und ihrer horizontalen Erhebung durch Naturschönheit und Reichtum sich auszeichnet und von Niederländern, Engländern, Spaniern und Portugiesen ausgebeutet wurde.

Aus dem weiten bengalischen Meerbusen, wo wir vom Lande stossen, gelangt man in den Inselarchipel, nach Australien, Ostasien u. s. w. durch die Völkerstrasse, welche zwischen Malakka und Sumatra sich hinzieht. Hier hält Britanien von dem Erker Singapur aus, den es mit ausgestrecktem Arm ergriff, scharfen Auslug und beherrscht den Strassenzug, durch den reges Leben flutet. Wenn aber England da, wo fremder Besitz bei weitem vorwiegt, wieder falkenäugig den Punkt zur Beherrschung einer so

wichtigen Hochstrasse erspähte, so muss man um so mehr darüber erstaunen, dass trotz der strategisch wichtigen Lage von Singapur Befestigungen eigentlich doch nur auf der Plankammer in London existieren, und dass man noch nicht ausgefunden hat, dass dieser Platz den ersten Stützpunkt abgiebt für englische Operationen in den südchinesischen Gewässern. Vielleicht aber zögert man mit der Befestigung, weil man in der Zeit der Anbohrungen und Durchbohrungen, in welcher wir leben, mit dem Plane umgeht, die Landenge von Malakka an dem nur fünf Meilen breiten Isthmus von Krah zu durchstechen, und weil die Ausführung dieses Projektes Singapur handelspolitisch und militärisch depossedieren würde.

Nur durch die Torresstrasse von Australien geschieden, erhebt sich, nördlich fast den Äquator erreichend, aus dem Südmeere die grosse Insel Neuguinea, wo neben der englischen die deutsche Flagge gehisst wurde. Zum zweiten Male auf unserer Umschau betreten wir deutsches Gebiet, und wenn wir heute auch noch nicht die ganze Tragweite der deutschen Kolonisation in diesen Gewässern zu ermessen vermögen und nicht annähernd bestimmen können, wie sich das Verhältniss zu den englischen Positionen gestalten wird, so mag es doch dem vaterländischen Sinne zugute gehalten werden, wenn wir einen Augenblick dabei verweilen.

Ausser der erwähnten Insel Neuguinea, auf welcher die grösste und wichtigste Erwerbung des deutschen Reiches liegt, welche den Namen Kaiser Wilhelms Land führt, sind Neubritanien, jetzt Neupommern genannt, und Neuirland, jetzt Neumecklenburg genannt, deutsches Gebiet, und zwischen dem 144. und 154sten Längengrade liegen südlich vom Äquator nahe Inselgruppen, welche, wie die Admiralitätsinseln, zum deutschen Schutzgebiete gehören. Es war nicht sowohl die Thatsache an sich, dass in den entlegenen weiten Gebieten Afrikas und der Südsee einiges Land in deutsche Hände überging, welche die Augen der Welt dorthin richtete, sondern das Gefühl, dass sich möglicherweise eine Reihe mächtiger Wirkungen daran schliessen könne. Seit den Zeiten der Hansa hatte Deutschland zwar nicht aufgehört, viel überschüssige Kraft in alle Teile der Welt abzugeben, aber es schien darauf verzichtet zu haben, ausserhalb seiner Grenzen an der Teilung der Welt zu partizipieren, und sich damit zu begnügen, diese Kraft in den Dienst anderer Nationen übergehen zu lassen. Seit aber der deutsche Aar seine Schwingen so mächtig entfaltet, hat

er sich von ihnen auch über die Weltmeere tragen lassen, hat mit scharfem Auge über die enge und zu eng gewordene Heimat hinaus die Weltlage überschaut und begriffen und hat seine kraftvollen Fänge in zwei Kontinenten eingeschlagen; die Kraft, welche inmitten Europas mit der Wucht des Wetters sich Geltung verschafft hatte, machte sich jetzt auch draussen geltend, forderte unmittelbare Teilnahme an dem grossen Handels- und Hauderergeschäfte der Nationen und schüttelte die Abhängigkeit von sich, die die Ungunst der Jahrhunderte ihm darin bis jetzt auferlegt hatte. Es ist nicht zu verwundern, wenn das Unerwartete eine nur schlecht verhehlte Missgunst hervorrief; doch was deutscher Wagemut frisch ergriffen, wird deutsche Kraft festzuhalten wissen. Mit den Zwecken der Kolonisation gehen Hand in Hand die Dampferlinien, welche Etappenstrassen nicht bloss für den Handel bedeuten; um diese Fahrzeuge zu Kriegsinstrumenten zu gestalten, bedarf es nur einiger Deckbalken, einiger extra Spanten, Pforten und sicherer Räume zur Unterbringung der Munition; sogar die Einrichtung für den Gebrauch von Torpedos, obgleich komplizierterer Art, würde der Friedensbestimmung der Dampfer keinen Eintrag thun.

Für England, um zu unserem Thema zurückzukehren, beanspruchen auf dem australischen Kontinente militärische Bedeutung zunächst das wichtige, aber spärlich fortifizierte King George Sound im Südwesten und Sydney an der lang gestreckten Ostküste. Beide verdanken ihre Wichtigkeit zunächst ihrer festländischen Position, daneben aber der Verbindung seewärts, ersteres mit Asien und Afrika durch den offenen Ozean, letzteres zunächst mit Neuseeland, wo sich wie in den beiden anderen Plätzen (nicht staatliche) Kohlendepots befinden.

Es könnte leicht aus dem geographisch so günstig gelegenen Sydney mit Port Jackson durch die Gunst des Terrains unterstützt, eine zu Lande wie zur See uneinnehmbare Festung geschaffen werden. Statt aber den strategischen und kommerziellen Rücksichten, sowie der Entfernung vom Mutterland gebührende Würdigung zu Teil werden zu lassen, hat man sich unter ersterem Gesichtspunkte nur bis zur Erbauung einiger schwacher Forts, die Port Jackson schützen, verstiegen, während man sich zur Anlegung von Docks noch nicht aufgefordert fühlte; und so unglaublich es erscheint, ist es dennoch wahr, dass Englands australisches Geschwader auf die heimischen Docks angewiesen ist. Wie soll man

das anders nennen, als Herrschaft der ödesten Routine? Liegt doch ein Flottenarsenal der vereinigten Staaten nur halb so weit von Sydney entfernt, als dieses von Plymouth.

Gleich Port Jackson besitzt Port Philipp, in dessen nördlichem Winkel Melbourne liegt, an der schmalen Einfahrt die Forts Queenscliffe, Swan Island und Point Nepean, welche dem Feinde das Einlaufen in dieses natürliche Riesenbassin verwehren, während alle neuseeländischen Häfen ohne Schutz gegen feindliche Landung offen daliegen, eine Thatsache, welche dem englischen militärischen Blick wenig Ehre macht.

Die Weltstellung Neuseelands, auf dem man gegenwärtig einen grossen Kalfaterdock baut, bedeutet in der Zukunft dasselbe für Ozeanien, was Grossbritannien bereits für Europa geworden ist. Da Australien arm an Kohlen, so müsste in ganz energischer Weise die Anlage von befestigten Staatskohlendepots in die Hand genommen werden, denn wie fern liegen die Melbourne zunächst gelegenen asiatischen Depots Ceylon, Singapur und Hong Kong.

Vor den nördlichen und nordwestlichen Küsten des australischen Kontinents hat die Natur in Gestalt einer fast zusammenhängenden Korallenbank einen Schlagbaum errichtet und allzeit wachsame Vorposten ausgesetzt, die feindliche Flotten zu respektieren gezwungen sind.

Ostasien.

Ehe wir in die unermessliche Weite des Grossen Ozeans, den Kurs nach Nord und Nordost gestellt, hineinsegeln, wird eine Rückkehr nach dem asiatischen Kontinent notwendig, bei dem wir früher schon so lange verweilt haben, der aber der militärischen wie politischen Fragen noch so viele stellt, welche zu lösen zwar der Zukunft aufgespart bleibt, welche aber aus mehr oder minder deutlichen Zeichen vorahnungsvoll Würdigung finden können.

In Birma war es, wo, wie wir sagten, das britische Reich ein neues Uhrwerk aufgezogen habe, dessen Räderwerk den asiatischen Tag mit bestimmen soll. Die Eroberung dieses Reiches erfolgte

vorzugsweise aus militärischer Rücksichtnahme, während die kommerzielle diesmal eine nebensächliche Rolle spielte. Sie entsprach der Erweiterung — Konsolidierung wollen wir nicht sagen — des französischen Besitzes in Tongking und Annam, diesem 200 geographische Meilen langen Landstriche, der sich an den Küsten des südchinesischen Meeres hinzieht, von vielen Gebirgsketten durchbrochen. Mit wenigen Worten ist so die schwierige und zugleich gefährliche Aufgabe gezeichnet, welche der neuerworbene Besitz an die dritte Republik stellt. Wie sich die Dinge dort thatsächlich gestaltet haben, muss man sagen, dass sich Frankreich mit der letzten Expedition nach Tongking in seiner ganzen ostasiatischen Politik verrannt hat und in eine gefährliche Sackgasse geraten ist. Anders aber hatte man geplant: Oberbirma in Frankreichs Hand sollte ein über Indien aufgehängtes Damoklesschwert werden; dies erkannte England und handelte demgemäss. Während ein Scheideglied, gewiss nicht für lange, Indoengland von Russland noch trennt, hat ersteres plötzlich terrestrische Fühlung mit dem himmlischen Reiche gewonnen, mit dem es jetzt Wand an Wand wohnt.

Das Spiel der Interessen in Ostasien, die erstrebte Weitung Russlands, welches die Hochflächen Zentralasiens erkletterte, und die militärische Aktion Frankreichs in Hinterindien, d. h. politische wie militärische Ursachen, haben fast naturgemäss eine Verbindung dieser beiden Staaten hervorgerufen, welche im alten Europa schon traurige Früchte gezeitigt hat. Seit längerer Zeit rechnet es sich Frankreich zur Ehre an, für die im weitesten Sinne östlichen Interessen und Anschauungen die Vorposten zu beziehen, der Unkultur zu dienen statt der Kultur, und auf der Balkanhalbinsel einer Macht die Wege zu ebnen, die sich vorgesetzt hat, Europa zu vergewaltigen und Asien in Eisen zu schlagen. Denn was würde die Herrschaft der slavischen Familien anders bedeuten, als Knechtung der Welt und Zurückwerfung der Bildung und Gesittung um Jahrhunderte? Und während so die Republik unerfüllbaren Phantomen nachhängt, um Kleinigkeiten nörgelt, um die Freundschaft des Autokraten an der Newa buhlt, nimmt das Russentum eine welt-historische Position nach der anderen, gewinnt Welten, um das ganze Erdenrund zuletzt bedrohen und überfluten zu können.

Fühlte doch schon der „alte Fritz“ voraus, dass Europa einmal sich gezwungen sehen würde, vereint gegen das Zarenreich zu

stehen. Er schrieb wörtlich: „Je n'y vois plus de remède, qu'en formant avec le temps une ligue des plus grands souverains pour s'opposer à ce torrent dangereux.“ Ob wir von diesem bedeutsamen Wendepunkte in der Geschichte noch fern stehen, wer wollte sich erlauben, dies zu entscheiden? Zweifelhaft bleibt es jedenfalls, ob der grosse historische Moment verständnisvoll, d. h. im grossen Sinne jenseits der Vogesen aufgefasst und verstanden werden wird. Doch zurück nach dem Orient, wo so leicht die Anstrengungen der französischen Republik, sich Russland zu nähern, trotz zarischer Antipathieen, Erfolg haben könnten. Denn es ist dasselbe England, welches in überseeischen Unternehmungen der einen wie der andern Nation dieselben Hindernisse in den Weg wirft. So ist, um hier die Beziehungen zu Frankreich zu streifen, dieses aus Ägypten bereits verdrängt, während es in Tunis, Madagaskar, Ostasien und neuerdings auch in der australischen Inselwelt störend den englischen Einfluss empfindet. Was aber hat England aus dem Mittelmeere gemacht, das es mit dem Franzosenreich gemeinsam gegen russisches Andrängen verteidigte? Der Besitzergreifung Cyperns folgte die Okkupation Ägyptens und die Anglisierung des durch Lesseps und französischen Unternehmungsgeist geschaffenen Weltkanals. Dies sind Dinge, welche den Traum „das Mittelmeer ein französischer See“ zur Chimäre machten, und Dinge, die ein Franzose nimmer vergisst und nimmer vergiebt.

Man sieht, wie viel offene und verborgene Ursachen zu Konflikten auf dem ungeheueren Raume bestehen, welcher mit dem kurzen Namen „Orient“ bezeichnet wird, und wie sich in Asien ein unaufhaltsamer Prozess der Kräfte- und Völkerverschiebung nach dem anderen vollzieht; Schwert wie Pflug bohren sich ohne Unterbrechung tiefer in den Riesenleib ein und in die Dämmerung bricht schnell das Licht einer neuen militärischen Konstellation; der neue Tag bringt auch eine neue Linie des militärischen Profils, verändert die Friktionssphäre und erweitert sie.

Man müsste ein Fremdling in Israel oder geographisch blind sein, Land und Leute nicht zu würdigen verstehen, wollte man der neugeschaffenen englischen Position in Hinterindien nicht das gönnen, was sie verdient. Oberbirma bietet vor allem natürliche militärische wie Handelshochstrassen zwischen Indien und China, so dass Britanien im Notfalle des Seewegs und der chinesischen Häfen

entraten und doch dem Reich der Mitte die Hand bieten kann. Denn der Irawady ist für Dampfer von seiner Mündung aus 850 englische Meilen (1370 km) d. h. bis zu dem eisernen Binnenthore Chinas schiffbar, während Segler noch 150 Meilen (240 km) weiter aufwärts treiben können. Wer aber wollte heute den Briten in Birma wehren, die Schraube oder das eiserne Ross nordwärts zu treiben und damit englische Kraft nordwärts nach einem militärisch schwachen Punkte Chinas zu tragen? Um China von Süden landseits von Indien aus zu erreichen, ist aber auch Birma die einzig mögliche Provinz, denn Tibet, das noch mysteriöse Land, wird nach dem unbändigen Charakter seiner Bewohner, mehr aber noch durch unübersteigliche Terrainhindernisse, insbesondere die hohe Lage seiner Pässe, in absehbarer Zeit kaum in Betracht gezogen werden dürfen.

Von neuem vertrauen wir uns dem Meere an, um, die französischen Besitzungen links liegen lassend, in die chinesisch-japanischen Gewässer zu steuern, deren Wichtigkeit zwar lange anerkannt war, auf denen aber erst in der Neuzeit die grossen Schifffahrt treibenden Nationen sich den Rang abzulaufen bemüht sind.

Hier, wo das geistig nicht umschleierte Auge grosse Hieroglyphentafeln enträtseln darf, eröffnet sich eine neue unbegrenzte Welt, die man im eigentlichen Sinne unter dem Namen Ostasien versteht. Es ist ein prächtiges geographisches und ethnographisches Panorama, das sich vor den Augen des Beschauers in glänzendem Lichte aufthut. Seit zwei Jahrzehnten flutet ein gewaltiger, unwiderstehlicher Völkerstrom hierher; es hat, wenngleich vorerst nur in elementaren Umrissen, hier ein grosses Stück Weltgeschichte begonnen und zieht das glänzende, traumerfüllte Asien in seine lebendigen Kreise. Ist es nicht Ostasien, das uns reizt und anzieht gleich einem Märchen, das gross und umfassend eine eigene Welt bildet, in der die Grenzscheiden der einzelnen Stationen noch nicht bleibend gezogen sind?

Wenn man an der langgestreckten Küste des eigentlichen Chinas, d. h. von der annamitischen bis zur koreanischen Grenze hinsegelt, findet man grössere oder weniger umfangreiche Inseln, nur durch enge Kanäle von dem Kontinent getrennt, dem Festlande vorgelagert, deren militärische Bedeutsamkeit aus ihrer geographischen Lage resultiert. Diese Inseln erfordern Beachtung und Würdigung.

Hainan d. h. Insel des Südmeeres, durch die nur 17 englische Meilen (27 km) breite und seichte Strasse gleichen Namens von dem festländischen Küstensaume getrennt, dominiert in entschiedener Weise die Ausgänge des Tongking Busens.

Nordöstlich davon durch eine weite See geschieden, werden auf der Insel Hong Kong, die bis 1840 noch verödet und von nur wenigen Fischern bewohnt war, die englischen Farben wieder sichtbar. Es war in eben genanntem Jahre, als Britanien Hong Kong, 1500 Seemeilen von der nächsten britischen südwärts gelegenen Station Singapur entfernt, mit wuchtiger Hand belegte. Obwohl nur eine kleine englische Kolonie sich hier etabliert hat, ist der bleibende Besitz dieses Punktes für das englische Prestige in dem chinesischen und japanischen Reiche für den britisch-asiatischen Handel unumgänglich notwendig. Trotzdem aber basiert sich die englische militärische Stellung hier auf nur 5 Küstenbatterien von nicht bedeutendem Profil und durch tropische Regengüsse oft nur zu sehr ausgewaschen, ehe man an ihre Wiederherstellung denkt.

Die Einfahrt zum Hafen, in dem sich 4 Docks und 5 grosse Schiffswerften befinden, ist drei englische Meilen (4827 m) breit. Gegen Rückenangriffe sichert Hong Kong die auf der hinterliegenden Insel Cowloon errichtete zweite Verteidigungsposition, welche zugleich einen Zufluchtsort für die Archive und Kassen bietet. Man ersieht aus dem Gesagten, dass Hong Kong, obgleich es ein Kohlendepot erster Klasse zu schützen hat und Geschwader-Zentrum ist, dennoch in fortifikatorischer Beziehung verwahrlost ist. Wenn dieser englische Posten durch Erwerbung von Port Hamilton auch an militärischer Bedeutung eingebüsst hat, so ist seine Position dennoch eine hochwichtige zur Beherrschung der Strasse nach Kanton und Macao.

Vorgreifend wollen wir hier die letzten Kohlendepots in Ostasien namhaft machen. Es sind Amoy und Shanghai auf chinesischem, Nagasaki, Hiogo und Yokohama auf japanischem Gebiet.

Eine für China ungleich wichtigere Insel als Hainan ist Thairan oder Formosa, das Wahlfeld, auf welchem das Reich am verwundbarsten getroffen werden kann, und die feste Unterlage zur wirksamsten Bedrohung wichtiger Interessen. Von Formosa

aus — die von den Franzosen jüngst zerstörten Forts sind wieder hergestellt — beherrscht man die Fu-kian Strasse, sowie die Wasserwege nach den Haupthafenplätzen Chinas und Japans, und dies um so sicherer, als Strömungs- und Windverhältnisse die Fahrzeuge dazu zwingen, längs der einen oder anderen Seite Formosas hinzusteuern. Auf der Insel finden sich reiche Kohlenlager.

Geringfügiger an Ausdehnung, doch kaum an strategischer Wichtigkeit ist der Tschu-san Archipel durch seine Lage vor dem Jang-tse-kiang Strom, dieser Hauptschlagader chinesischen Verkehrslebens, und wegen der Nachbarschaft des wichtigen Golfes von Hang-tschu. Bis jetzt sind diese Inseln, die Hauptschlüssel zu Innerchina noch nicht befestigt. Korea, die weit ins Meer sich vorschiebende Halbinsel, welche wichtige Teile des Ozeans scheidet, ist bis jetzt weder staatlich noch militärisch zur Geltung gekommen, sie besitzt aber die Anwartschaft auf eine grosse, jedenfalls bewegte Zukunft; es handelt sich um die grosse Frage, wem dieser Spielball in dem Widerstreit der Interessen zufallen soll, wer überwiegenden Einfluss auszuüben berufen ist, ob China, Japan, England oder Russland; denn wieder stossen wir hier auf einen alten asiatischen Bekannten, auf den unvermeidlichen Moskoviter, der auch hier sich zu schaffen macht und in der Broughton Bai (dem Golf von Korea) namentlich bei Port Lazarew Vermessungen (!) vornehmen lässt. Port Lazarew aber ist der Name des besten von Natur schon festen Hafenplatzes an der Wurzel der grossen Halbinsel, dessen Wasser nie in Eisfesseln geschlagen werden.

Nach diesem flüchtigen Blick über die chinesische und die japanische See legen wir an einem der Thore an, die der ostasiatische Klausner dem Weltverkehr gezwungen öffnen musste, und betreten das Reich der Mitte, an dessen weiten Grenzen heutigen Tags der Pulsschlag der Geschichte mit dramatischer Lebendigkeit schlägt. Seit der chinesische Riesensäugling erwacht und wenn gleich wider Willen in die grosse Völkerstube hereingezerrt ist, greift er frisch in das rege Leben des Werkeltags ein, indem er in Selbstbewusstsein und nationalem Stolze die Weltposition seiner Wiege zu begreifen anfängt, und Interessen an der Aussenwelt in ihm wach werden, die er vordem nicht kannte. So haben wir hier die wunderbare Thatsache zu verzeichnen, dass das bis dahin konservativste und abgeschlossenste Reich der Welt seine Flotte durch in Deutschland gebaute mächtige Panzer fort und fort stärkt,

die schon Achtung gebietende Torpedoflotte vermehrt, grossartige Docks, Arsenale u. s. w. anlegt und die Häfen durch starke Batterien und Forts schützt. Fu-tschou insbesondere nennt sich die scharf geschliffene Schneide an dem alten Schwerte des himmlischen Reiches. Hier findet man Kanonengiessereien, Gewehrfabriken neben sonstigen Militär-Etablissements, die Hauptkriegsschule u. s. w.

Dass die Chinesen sich während des Kriegs mit Frankreich und nach demselben nicht erschöpft, dass sie sich vielmehr kriegstüchtiger gebildet haben, beweist das heisse Ringen und Kämpfen, in welchem die fernher gekommenen Feinde sich nicht mit „gloire“ „mästen“ konnten. Auch blickt der grosse Drache, der seiner Kräfte sich jetzt voll bewusst ist, misstrauisch hinüber über die Grenzen eines anderen Nachbarn, mit dem keine friedliche Formel zu finden ist, dessen Lagerfeuer von Kuldscha bis zum japanischen Meere zwar rot brennen, deren Rauch aber am Boden hinschleicht und nur mühsam in die Höhe zu steigen vermag. Wir meinen damit den russischen Nachbarn, dessen Begierde hier im umgekehrten Verhältnis zu seiner Macht steht, und der hier die Erfolge nicht der Entscheidung der Waffen verdankt, sondern der mit äusserster Klugheit ausgenützten Vorteile der jeweiligen Situation.

In stiller, aber unaufhaltsamer Thätigkeit rückte das Zarenreich von Norden und Nordwesten aus in wärmere, gesegnetere Regionen vor, und es gab das im Jahre 1849 an der Amurmündung erbaute Fort Nikolajewsk den ersten festen Stützpunkt ab. Noch zu der Zeit, als man sich in heissem Kampfe um Sewastopol schlug, gehörten weite Länderstrecken am unteren Amur zum chinesischen Reiche, während an der Mündung des Stroms, wie eben gesagt, Russland sich fest eingenistet hatte. Im Vertrage von Aigun (28. Mai 1858) trat sodann die „Blume der Mitte“ das ganze Gebiet ab, welches bis zum Einfluss des Ussuri in den Amur auf dem linken Stromufer belegen ist, während im November des Jahres 1860 General Ignatieff unter geschickter Benutzung der äusserst schwierigen Lage, in der sich China befand, gewissermassen im Schussbereich der englisch-französischen Geschütze, die Anerkennung aller bis dahin mit oder ohne Berechtigung besetzten Landstriche auf dem rechten Ufer des Stromes erzwang. So wurde die Arena mehr und mehr geweitet; hier war es List und Verschlagenheit, welche Raum zur Entfaltung verschaffte, während gewohnheitsgemäss

brutale Gewalt die starkknochigen Ellbogen aus der sarmatischen Steppe auf dem Plan erscheinen lässt.

Nicht über den Erwerb von Land und Leuten beglückwünschte sich das Zarenreich, sondern über die Erreichung der Küsten des Ozeans, welchen man den Stillen nennt, die ihm begehrlieh erschienen, weil sie ihm Hafenplätze und Inseln zusprachen und für eine rasch aufstrebende maritime Macht wie die moskowitzische mit einer Muschel zu vergleichen sind, die köstliche Perlen birgt. Es bieten die Häfen nicht nur guten tiefen Ankergrund, sondern sie sind auch vermöge ihrer natürlichen Beschaffenheit leicht zu verteidigen. Wir nennen hier die Hauptanlegeplätze: es sind Wladimir Bai, Olga Bai, Wladiwostok, Peters des Grossen Bai und endlich der südlichste ausgezeichnete Possiethhafen. In der Olga Bai, mit ihren beiden Bassins, einem äusseren und einem inneren, kann die grösste Flotte bequem vor Anker gehen, der innere, eine Meile (7420 m) lange Hafen dürfte sich zu Dockanlagen wohl eignen.

Nikolajewsk, in der Nähe des Ortes, wo der Amur seine Wasser in das weite Bett der Stillen See schüttet, wurde bei der dem Strome als Handelsstrasse beigelegten Wichtigkeit zuerst als Zentralplatz auserwählt und dementsprechend befestigt; doch führte die vorliegende Barre wie die Gefährlichkeit der Fahrstrasse zwischen dem Festlande und der Insel Sachalin, endlich die nördliche Lage und die Besitzergreifung vorteilhafterer südlicher Positionen alsbald seine Degradation zu einem Platze zweiter Ordnung herbei.

Wladiwostok d. i. „Besitzung des Ostens“ ähnelt der Olga Bai und beherrscht nach Osten und Westen hin den „östlichen Bosporus“ und die Bai des „Goldenen Horns“, welche drei englische Meilen (4800 m) lang ist bei einer Breite von einer halben Meile (800 m), und welche 30—60 Fuss Wassertiefe aufzuweisen hat. Bis in die japanische See tragen also die Russen die Namen ihres Lieblingstraums, des Objektes, das noch sich in türkischer Hand befindet. Eine bessere Bergestätte können Flotten kaum irgendwo finden, zumal die Wassertiefe selbst Panzerungetümen gestattet, dem Ufer bis auf wenige Fuss zu nahen. Die Beschaffenheit des Gestades und die günstige Lage dominierender Höhen ermöglicht schon eine nachhaltige Verteidigung durch wenige Battereien und Torpedos. Russland aber, das weiter denkt, weiter arbeitet, schuf aus diesem Platze eine moskowitzische Festung ersten Ranges, mit Flottenstation

und mit Seearsenal, wo auch vier schnell segelnde Kreuzer der „freiwilligen Flotte“ bereit liegen; auch ist an diesem Orte der Sitz des Gouverneurs, der danach als Moskwien's östlichste Hauptstadt betrachtet werden kann.

Was wir heute konstatieren möchten, sind die jedem kundigen Auge sichtbaren russischen Bestrebungen, welche auf dereinstige maritime Unternehmungen deuten; denn alle nur einigermaßen wichtigen Seeplätze sind mit einer Besatzung bedacht, welche das Erfordernis blosser Verteidigung bei weitem überschreitet. So macht sich also auch hier in Regionen, welche vor kurzem noch weltentlegen waren, der russische nicht zu stillende Heisshunger geltend. Doch bedachtsam sprachen wir eben von dereinstigen offensiven maritimen Unternehmungen. Es galten diese der englischen Seeherrschaft; die Vorsehung aber, welche die Welt nicht durch rohe Gewalt in Trümmer legen lässt, liess hier Faktoren entstehen, die vordem selbst moskowitischer Weitsicht verhüllt waren, und die mehr Würdigung verdienen, als dem Besitzer der nordasiatischen Meeresküste lieb ist. Doch hierüber später. Da hilft selbst der brave heilige Georg nicht, der im übrigen treulich für seine Kinder sorgte und in der Nähe von Wladiwostok wie in der Nachbarschaft der Olga Bai und auf der Insel Sachalin reichlich Kohlen vergrub, so dass es hier nur Menschenhände bedarf, um über die Bewohner Reichtümer auszuschütten und die Kessel der Marine zu heizen.

Wie unaufhaltsam sich die Söhne des kalten Nordens in der Richtung nach dem Äquator bis jetzt vordrängten, beweist die zurückgelegte Strecke von Ochotzk über Ajan nach Petropawlowsk, von da nach Nikolajewsk und weiter bis zum Possiethhafen, von wo Port Lazarew anvisiert wird. Dieser zwanzigjährige Marsch hat die Russen um 800 englische Meilen (1290 km) näher an Hong Kong herangeführt, während sie heute am Amur nur 100 englische Meilen (186 km) von Peking, dem Heiligtum Chinas, entfernt die Zelte aufgeschlagen haben.

Zur richtigen Würdigung der Verhältnisse Russlands zu China müssen wir aber noch einmal nach Zentralasien zurückkehren und die selbst für asiatische Verhältnisse grosse Entfernung vom Rande des Ozeans nach dem oberen Becken des Ili Flusses in Turkestan überspringen. An diesem Flusse liegt die einst vielgenannte Stadt Kuldscha. Diese Stadt, der langjährige Zankapfel zwischen den beiden grossen Nachbarn und inmitten Silber-, Eisen-,

Kupfer-, Blei- und Kohlen-Revieren gelegen, befindet sich mit nächster Umgebung, d. h. mit einem Areal von 20 □ Meilen (1100 qkm) in chinesischer Hand, während der Moskowiter den übrigen, 50 □ Meilen (2750 qkm) grossen Bezirk beherrscht. Doch sind es nicht finanzielle Fragen, welche diese reiche Gegend beiden streitenden Parteien begehrenswert erscheinen lassen, es ist wieder das strategische Moment, welches sich geltend macht, welches überall in Asien vorläufig der entscheidende ist, sei es eine Goldgrube, auf die man den Fuss gesetzt hat, oder sei es ein Trümmerhaufen, eine Ruine, das noch sichtbare Zeichen entschwundener Herrlichkeit.

Das Gebiet des Ili Beckens bildet für das himmlische Reich das grosse Thor, durch welches, ohne weiteren örtlichen Schwierigkeiten zu begegnen, chinesische Streitkräfte nach dem sich vor ihm weitenden Turkestan vordringen können, während andererseits die Russen, sobald sie hier die gebietende Macht sind, sich nicht nur gegen chinesisches Andringen absperren können, sondern auch die Pässe nach dem Reich der Mitte vollständig beherrschen. So wird denn von beiden Seiten die Kuldschafrage seit einer Reihe von Jahren als offene betrachtet, die jeden Augenblick auf die Tagesordnung gesetzt werden kann. Nun grenzt aber Russland nicht nur von Kuldscha bis Wladiwostok an die chinesischen Vorgebirge von Ostturkestan, die Mongolei und Mandschurei — sondern die Berührungslinie reicht auch südöstlich bis nach Kaschgar, und da sich Russland, wie wir gesehen, in neuerer Zeit auch für Wakhan interessiert, bis an das Karakorum-Gebirge; in Kaschgar aber, das ist bekannt, facht der Zarenstaat unaufhörlich die Flammen der Empörung an, welche nur zu leicht in den Herzen der unbotmässigen Einwohner zur hellen Flamme gegen China emporschlagen. Mit den vervielfachten Berührungen aber sind sich naturgemäss die gegenseitigen Interessen näher auf den Leib gerückt, und es haben sich starke Gegensätze ausgebildet. Vorläufig freilich hüten sich die Russen wohl im Bewusstsein ihrer Schwäche, China zu reizen, mit der Zeit werden sich aber die Chancen der Russen günstiger gestalten, wenn erst die projektierte europäisch-asiatische Pacificbahn von des Reiches Zentrum, von Moskau, über den goldreichen Ural dem Amurgebiet Kräfte zuführt, und man in ebensoviel Tagen als bisher fast in Monden das weite Sibirien durchmessen kann. An der Strecke von der schiffbaren Schilka, dem linken Quellflusse des Amur, zum Baikalsee wird bereits emsig gearbeitet.

Während vom 43^o nördlicher Breite bis zur Beringsstrasse die weiten und gebrochenen Küstensäume russische Farben zeigen, winkt unter dem gleichen Zepter die grosse Insel Sachalin, die dem japanischen Reiche im Jahre 1873 abgenommen wurde, nach dem russischen festländischen Ufer hinüber. Das russische Amurgebiet mit Korea auf der einen Seite, Sachalin und in dessen Verlängerung die drei grossen japanischen Inseln auf der anderen Seite bilden die Begrenzung des nach den zuletzt erwähnten Inseln genannten Meeres. Das Inselreich des Sonnenaufgangs erscheint als Haupt- und Kernteil eines Riesenhalbmondes aus tiefem Meeresgrunde durch vulkanische Kräfte gehobener Inseln, welche in Formosa anhebt, von wo die Liu-kiu Eilande ebenso eine Brücke nach dem japanischen Reiche bilden, wie von letzterem die Kurilen nach dem ungastlichen Kamtschatka. Auf dieser nördlichen russischen Halbinsel macht noch heute vulkanisches Feuer das Eis der Gletscher schmelzen, und die hochgehenden Wasser des Grossen Ozeans bäumen sich an den aus unterirdischen Tiefen erstandenen Teilen eines ungeheuren Felsengebirges, welches einen vielgespaltenen Wellenbrecher bildet.

Wichtige Steine bedeuten hier auf dem kostbar eingelegten militärischen Schachbrett, wo mit grossen Einsätzen gespielt wird, die Glieder des japanischen Kaiserreiches. Auf einer ebenso alten wie kerngesunden Kultur ruhend, hat dasselbe früher als China die Anforderungen der Neuzeit verstanden und keinen Augenblick gesäumt, sich durch Schaffung einer zahlreichen guten Armee, der eine mächtige Flotte sich anlehnt (unter andern sechs grosse Panzer), wie durch Errichtung von Geschützgiessereien, Gewehr- und Pulverfabriken, zwei grossen Arsenalen (zu Tokio und Osaka) für kommende Ereignisse würdig vorzubereiten. Alle bedeutenden Hafenplätze sind geschützt und man baut augenblicklich noch an fünfzig neue starke Forts, die mit schwersten Kruppschen Stücken armiert werden sollen. Das alljährlich steigende Budget für Armee und Flotte beträgt augenblicklich zwanzig Millionen Yen (88 Millionen Mark). Der Japanese ist ebenso guter Soldat wie kühner Seemann, welcher Sturm und Wogenschwoll mit unglaublicher Sicherheit trotzt.

Man scheint es vorzuahnen, dass man sich durch physische und geistige Stärkung zu bevorstehenden harten Kämpfen zu rüsten habe, dass die Gefahren, welche in vielleicht naher Zukunft zu

überwinden, um so grösser seien, als Japan eine Grenzmark zwischen der alten und neuen asiatischen Politik bildet und weil es gerade da liegt, wo Germanentum und Slaventum in der Umarmung Asiens sich begegnen. So ist denn, wie man wahrnimmt, das Auge der japanischen Regierung durchaus nicht durch die Macht der Gewohnheit mit Blindheit geschlagen, verfolgt vielmehr mit konsequenter Energie ein grosses Ziel, das Ziel nämlich, in den äusseren wie inneren Angelegenheiten Träger europäischer Zivilisation im fernsten Osten zu werden.

Auf den weiten Streifzügen durch chinesische, russische und japanische Gewässer haben wir bis jetzt absichtlich einen Punkt nicht berührt, der mehr als einer blossen Erwähnung neben anderen verdient, und dem wir jetzt unsere Aufmerksamkeit zuwenden, ehe wir die ostasiatischen Angelegenheiten einer Gesamtbesprechung unterziehen.

Inmitten der Linie von der Insel Hainan, wo wir unsere Musterung der ostasiatischen Küste begannen, bis Nikolajewsk liegt an der Südspitze von Korea und der Stadt Nagasaki gegenüber an der Strasse von Korea die Nauhan Inselgruppe. Sie besteht aus den drei Eilanden Godo, Sanhodo (beide langgestreckt) und dem südwestlich vor ihnen liegenden Observatory Island. Erstere zwei sind nichts anderes als Molen, welche das auf der letztgenannten Insel gelegene Becken von Port Hamilton schützen. Wie die grössere Insel Quelpart im Süden, so lagert sich nordwärts ein Felseneiland vor, welches den Namen Schimoa trägt.

Lässt man in Observatory Island den Anker fallen, dann erblickt man wieder die bekannten englischen Farben, welche zwar plötzlich hier aufgetaucht sind, dennoch aber kein vorüberziehendes Meteor bedeuten. Wenn wir oben sagten, dass die Insel an der Strasse von Korea liege, so ahnt man wohl schon, dass der Punkt im Weltall wichtig ist; es ist indes nöthig, die Bedeutung von Port Hamilton schärfer zu umgrenzen.

Die geographische Lage allein schon sichert dieser Burg an einem Weltenwege die Oberaufsicht im ostchinesischen, gelben und japanischen Meere. Dazu kommen die Strömungs- und Windverhältnisse der näheren und fernerer Gegenden; selbst Fahrzeuge, welche den Kurs östlich von Japan einschlagen und von Süden kommend für Sachalin oder Kamtschatka bestimmt sind, durchsteuern die Machtsphäre der neugewonnenen britischen Position. Seit lange schon

versperren die Engländer den Russen den Ausgang aus dem Schwarzen Meere, wie sie ein Auslaufen aus der Ostsee verbieten können, seit kurzem verlegen sie ihnen durch Port Hamilton auch die Strasse aus dem japanischen Meere. Der feste Hafen hier ist berufen, in den ostasiatischen Meeresteilen dieselbe Rolle zu spielen, strategisch das zu sein, was Gibraltar und Malta im Becken des Mittelmeeres, Aden und Perim im Roten, Kolombo im Indischen, Singapur und Hong Kong in den westlichen Teilen der Südsee seit langer Zeit bedeuten. Mit Port Hamilton hat die englische Weltetappenlinie in Portsmouth beginnend, durch Atlantische Gewässer, durch das Rote Meer, den Indischen und Grossen Ozean sich hinziehend, einen imposanten Abschluss gefunden, der einen bestimmten, messbaren maritim-strategischen Fortschritt dokumentiert; was man in Birma erstritt, wird gesichert und gehalten durch Port Hamilton, und wenn auch eine kurze Zeit die Daten der Erwerbungen trennt, militärisch, von erhöhtem Standpunkt betrachtet, bilden sie nur Eine Sieges- that. Während die Waffen Birma zu Englands Füßen legten, wurde Port Hamilton durch Vertrag dem britischen Zepter unterthan, ohne dass ein Tropfen Blutes vergossen wurde. In präziser Würdigung der unvergleichlichen geographischen Gunst und der hohen strategischen Bedeutung der Inselgruppe erfasste England mit festem Griff die Eilande, wenschon ein leises Zucken, ein Erdbeben vor der Stimme Europas durchzufühlen war. Denn nachdem die Nationen unseres alternden Kontinents das Angesicht den Weltmeeren zugewendet haben, streifen die Kreise europäischer Politik Ostasien ebenso gut wie das zentrale Asien.

Inmitten einer hafenlosen, sturmerregten See postiert, bietet die durch steile, felsgepanzerte Küsten gekennzeichnete Inselgruppe, die in gebrochener Linie sich hoch emporreckt, gleich einem kühnen Gedanken, den einzigen Hafen zum Anlaufen grosser Fahrzeuge. Die Wirklichkeit schlägt hier selbst die verwegenste Vorstellung über den Wert des verheissungsvollen Punktes; durch den Besitz dieser nautischen Zwingburg an den Dardanellen des japanischen Meeres ist England nicht nur in den Besitz eines neuen starken Bollwerkes auf der Etappenstrasse der Welt gelangt, sondern hat zu seinen Gunsten die Situation im fernen Osten vollständig umgestaltet und bewiesen, dass es an weitem Sehvermögen nichts eingebüsst hat. Um aber diesen Weltenschlüssel neben der Naturbeanlagung durch Ingenieurkunst in eine starke Festung zu ge-

stalten, ist man rührig an der Arbeit. Tausende von japanischen und koreanischen Händen helfen die grossartigsten Befestigungen schaffen, während, so weit uns bekannt, noch immer der Schiffsverkehr hier gesperrt ist, und englische Kriegsschiffe entweder zur Bewachung vor Anker liegen oder aber die chinesischen und japanischen Gewässer abpatrouillieren, bis Port Hamilton nicht sturmfrei — das ist es bereits — bis es uneinnehmbar gestaltet ist, und Geschütze schwersten Kalibers jeden Augenblick von diesem strategischen Vor- und Aussenwerk ihre vernehmbare Stimme erdröhnen lassen können. Dass die Besitzergreifung von Port Hamilton in Europa empfindlich berührte, am empfindlichsten in Petersburg, ist erklärlich, denn dem eifrigen Bestreben Russlands, an der ostasiatischen Küste eisfreie Häfen zu erwerben, wurde durch das Hissen der englischen Flagge dort plötzlich Schach geboten, dem Vordringen des nordischen Riesen nach dem chinesischen Meere ein starker Riegel vorgeschoben und ein anderweites Festsetzen in der japanischen See erschwert. Denn wer von Norden in die koreanische Strasse steuert, liest bald über Port Hamilton Dantes Worte: „Die Ihr hier eingeht, lasst zurück die Hoffnung“, und das Missbehagen der Russen über die vollendete Thatsache spricht sich in den Worten Alexanders III. aus: „Qu'est ce qu'ils peuvent nous faire ces Anglais.“ Fortan wird Russland keine Kosakenvedetten auf dem Festlande aussetzen können, ohne dass ihr Stundenabrufen auf dem englischen Felsen zu hören wäre, keine russische Kriegsflotte wird in feindlicher Absicht in der Strasse von Korea vor Anker gehen. Ob künftige moskowitische Handgriffe an Koreas östlichen Gestaden dauernd zu verhindern sind, steht dahin. Indem wir an das schon erwähnte russische Visieren nach Lazarew erinnern, geben wir hier ergänzend eine Betrachtung wieder, welche die Kölnische Zeitung brachte: „Die Bedeutung von Port Lazarew für die Russen liegt hauptsächlich darin, dass der Hafen, in welchem es liegt, die Broughton Bai (die westliche Passage der Koreastrasse), nicht gleich dem Hafen von Wladiwostok mehrere Monate im Jahre durch Eis abgeschlossen ist. Russland braucht einen solchen Hafen für sein Geschwader und benutzt die Besetzung von Port Hamilton durch die Engländer als Entschuldigung für seine Absichten auf Port Lazarew. Der Name stammt von dem Armenier her, welcher als russischer General sich im letzten russisch-türkischen Kriege in Kleinasien auszeichnete. Port Lazarew liegt in der Yong-

Hung- oder Broughtonbai (auch Golf von Korea genannt), welche vom Kapitain Broughton 1797 entdeckt wurde, einem weiten Meerbusen, welcher für sich allein mehr gute Häfen enthält, als die ganze übrige koreanische Küste. Port Lazarew ist augenblicklich nichts weiter als ein blosser geographischer Punkt gegenüber Gensan, nahe am Flusse Dungan und westlich von Virginia-Bai. England würde — so heisst es — der Aneignung von Port Lazarew durch Russland ebensowenig gleichgültig zusehen können, wie China selbst, weil es den koreanischen Vertragsrechten entgegenliefe. England pocht darauf, dass es die Oberhoheit über Port Hamilton — welche zudem nur aus drei felsigen Inselchen und einer Bevölkerung von wenigen Fischerfamilien besteht — durch ausdrückliche Übereinkunft zwischen Sir H. Parkes und Li Hung Tscheng erlangt habe, während Russlands Besetzung von Port Lazarew ein Gewaltstreich wäre.“

So gelang es England, sich den Löwenanteil hier zu sichern, ohne dem gierigen Russland nur einen mageren Bissen zu gönnen; es hat hier in heissem Bewerbungseifer den Vorsprung gewonnen und damit frühere Versäumnisse in Ostasien wettgemacht. Schließ die Wacht an der Newa, in Moskau, deren Augen und Ohren doch sonst überall da offen sind, wo England wirkt und schafft? Wie anders hätten die Verhältnisse sich hier gestalten müssen, wenn im Jahre 1860 Russland die versuchte Annexion von Tsu-sima (d. i. Zwillingsinsel) inmitten der Koreastrasse geglückt und dieser andere Schlüsselpunkt zur japanischen See, statt unter japanischer Hoheit zu stehen, heute den weissen Aar zeigen würde. Eben auf die Gelüste Russlands nach koreanischen Hafenplätzen antwortete England nach dem alten Rechte „Auge um Auge, Zahn um Zahn“ mit der Besetzung von Hamilton.

Es ist zwar nur eine felsige Insel, die sie besetzten, die kaum im Stande ist, eine handvoll Menschen zu ernähren, doch zählt sie unter die berühmten Inselstationen, welche die allerfestesten und allerwichtigsten Grundsteine des englischen Weltreiches bilden, weil auf ihnen die britische Kraft zur Verbindung der kolonialen Besitzungen fusst. Diese Besitzungen selbst aufrecht zu erhalten, sind sie freilich nicht in der Lage, und so ist es denn wohl denkbar, dass die meerumflossenen Posten auf den starken, in englischer Hand befindlichen Eilanden noch lange auf hoher Warte den britischen Leoparden zeigen, nachdem Kanada, Indien u. s. w. längst verloren

sind. Es ist denkbar, dass auf den in den tosenden Ozean gestreuten Landflecken die Bewohner mit fester Anhänglichkeit an der alten Heimat halten, während die auf weitem Boden geborenen Geschwister sich ihr Haus selbständig einrichten und vom Mutterlande lossagen. Aus diesem und keinem andern Grunde spielen befestigte, strategisch gelegene Inseln in der Geschichte seefahrender Nationen eine grosse Rolle.

Überblicken wir das ganze von uns eben durchmusterte Gebiet, so hat sich uns ergeben, dass das Zarenreich von einem Mittelpunkt aus auf die kompakte Masse von halb Europa und ein Drittel von Asien die gewaltige Hand legt und ihm sein Gesetz giebt, dass dagegen Britanien von vielen, teilweise weit auseinanderliegenden Punkten die Meere beherrscht. Auf der illyrischen Halbinsel in Europa, in Asien aber fast überall, hemmt und bedrängt Russland England zu Lande, wie dieses als seebeherrschend das grosse, noch binnenländische Reich zu Wasser. Während das Zarenreich Britanien in dem letzten Stadium seiner Macht angekommen wähnt, beschleunigt es selbst in Fieberhitze die eigene Entwicklung, und indem es kühn alle Gefahren missachtet, lässt es wohlgefällig den Blick auf der verheissenden Zukunft ruhen und spottet der verhassten Gegnerin, welche keine Zukunft mehr träumen soll. Es können sich nicht im nahen, nicht im fernen Orient englische Interessen je mit den russischen befreunden. Die orientalische Linie des kontinentalen Weltreiches beginnt an der Donau unter dem 29°, um ohne Unterbrechung erst im Stillen Meere unter dem 140° östlicher Länge zu enden. Sehnige Arme umklammern diese vielgestaltige Strecke, auf welcher das Zarenreich fast überall direkt oder indirekt der britischen Macht feindlich begegnet; es verlängern sich, wie gesagt, mehr und mehr die kriegerischen Radien und ziehen im fernsten Osten neue, aber bedeutungsvolle Faktoren in die Peripherie. Denn hier traf die europäische Welt auf China, die ostasiatische Grossmacht zu Lande, und auf Japan, die Grossmacht zur See. Beide, feste und grosse in sich geschlossene Nationen, auf festen Staatsordnungen ruhend und in einen Erdabschnitt gesetzt, wo aus geheimem Kriegszustande plötzlich offener Krieg in Sicht treten kann, sind heute schon nicht umworben, der Ausdruck ist zu zahm, sie sind stürmisch umstritten, seitdem hier eine neue Zeit ins Bewusstsein getreten ist.

Auf dieser ungeheueren Basis mit früher ungeahnten, ungemeinen Kräften sind nicht länger Pläne als Phantasien zu bezeichnen, welche Ostasien in die grosse strategische Combination hineinziehen, welche von einer Diversion im japanischen Meere, von den chinesischen Binnenlandschaften aus oder am oberen Ili eine Durchkreuzung der russischen Absichten erhoffen. Wer wollte es leugnen, dass ein in grossartiger Mache unternommener, erfolggekrönter Vorstoss gegen das bis jetzt offensive Russland nicht nur ganz Asien erzittern lassen, sondern auch bis an die Dardanellen nachzittern würde?

Ist etwa eine östliche Tripelallianz zwischen England, China und Japan, in welcher Britanien die Führung zufallen müsste, so undenkbar? Man hat ja nur nötig, die schlafenden Furien in China zu wecken, an den Räuber der Mandschurei, an den Beschneider der Mongolei, an den Unruhestifter am Ili und in Kaschgar, der neuerlich auch an Korea Gefallen findet, zu erinnern, um ihren grausigen Weg gegen Norden und Westen zu richten. Man braucht in Japan nur mit dem Finger auf Sachalin zu deuten, Tsu-sima zu nennen, um alsbald die Streitkräfte mobil, die Flotte auslaufen zu machen. Doch sind noch andere stumme, aber für den aufmerksamen Beobachter um so mächtigere Einflüsse an der Arbeit, um Japan und China der Welt zu Nutz und Frommen in den Dienst der Zivilisation zu stellen, und wenn Russland hier gewissenlos Wind säete, mag es unter Wutgeheul versagter Hoffnungen den Sturm ernten. Dass aber hier im Osten nicht die beiden asiatischen Kaiserreiche vor Russland, dass letzteres vielmehr vor ihnen zu zittern habe, ergiebt einfach der Zahlenvergleich; denn während in der genannten Trias China über 490, Japan über 40 Millionen Menschen verfügt, sind die Amurlandschaften des Zarenreiches noch nicht von einer einzigen Million bevölkert. Nach zuverlässigen Berichten aus China beträgt die Stärke der an der russischen Grenze garnisonierenden Truppen 180000—200000 Mann, während Russland in dem weiten Sibirien nur schwache Kadres aufgestellt hat, dagegen aber durch Anhäufung von Truppen in dem russischen Polen Pression auf das mittlere Europa ausüben zu müssen glaubt. Während ferner noch lange Zeit ins Land gehen wird, ehe auf den rusisch-sibirischen Schienen Kriegsmaterial rollt, baut China eifrig Eisenbahnen, legt Telegraphen an u. s. w. und gewinnt täglich an militärischem Vorsprung. Man wird es uns erlassen, noch weitere Daten zur Kennzeichnung der militärischen Lage hier anzuführen;

wenn man auch nicht die Möglichkeit der Aufrollung der weiten russischen Stellung von Osten her zugeben wird, so wird man doch die Wahrscheinlichkeit des Verschwindens der russischen Flagge in der japanischen See, der Wiedergewinnung der Mandchurei für China anerkennen müssen, sobald hier England vereint mit den beiden östlichen Reichen mit vollem Dampfe fährt. Man bedenke doch nur, dass Russlands ostasiatische Besitzungen in der Luft schweben, sobald die Seeverbindungen unterbrochen sind, denn die Kommunikation durch das Landmeer ist eine zu erschwerte: Irkutsk an der Angara beispielsweise verliert in jedem Frühjahr und jedem Herbst auf zwei bis drei Monat vollständig die Fühlung mit der sarmatischen Ebene jenseits des Ural; wie weit aber liegt das Ochotskische und Japanische Meer noch von Irkutsk entfernt? Nach Vorstehendem scheint es fast, dass die Orientfrage nach Ostasien gerückt sei oder gerückt werden könne, und dass von einer Herrschaft des Zarenreiches in den ostasiatischen Wassern nur dann die Rede sein könne, wenn die Zuversicht der hier in erster Linie beteiligten Nationen den Schritt rückwärts lenkt.

Was aber, von China und Japan abgesehen, die maritimen Verhältnisse Englands zu Russland betrifft, so haben sich die Chancen durch Hamilton für ersteres wesentlich günstiger gestaltet. Denn während vordem eine Blockade der russisch-asiatischen Küste schon aus dem Grunde des Kohlenersatzes, der in Kriegszeiten, so lange die asiatischen Kaiserreiche neutral, nur in Hong Kong zu bewirken war, ausnahmslosen Schwierigkeiten begegnete, tritt jetzt Port Hamilton stützend ein, und die Gefahr für ein englisches Blockade-Geschwader der russischen Küste, das stets unter Dampf hätte bleiben müssen, durch Mangel an Kohlen wehrlos zu werden, gleich einer Batterie, die sich verschossen, ist nicht mehr vorhanden. Dennoch aber bleibt eine wirksame Blockade durch die gerade in diesen Gegenden so häufig auftretenden undurchdringlichen Sommernebel, durch die plötzlich und gewaltig sich erhebenden Taifune immerhin gefahrbringend, und ein Durchbrechen der Blockadelinie seitens kühner schnellfahrender russischer Kreuzer, die auf dem weiten Felde des Stillen Ozeans reiche Jagdbeute fänden, ist nicht zu verhindern. Dagegen kämpft Russland seinerseits hier mit der Rauheit der Natur, welche auch seine südlichsten Häfen Monate lang in Eis schlägt.

Der Grosse Ozean.

Wir scheiden jetzt von Asien und kehren nach dem australischen Kontinent zurück, um von hier aus den Linien zu folgen, welche englischer Kiel in die salzigen Wasser des Grossen Ozeans furcht.

Während dieser Inselkontinent nach Nord und Nordwest in dem australisch-asiatischen Inselarchipel eine Brücke nach Asien schlägt und sich so gewissermassen an den grössten der Erdteile anlehnt, breitet sich gegen Osten und Nordosten die ungeheure Spielweite des Stillen Ozeans aus; es beträgt beispielsweise die Entfernung von Sydney über die Fidschi Inseln nach Taboga (in der Panama Bai) 7300 Seemeilen (13340 km), bis nach Victoria (auf Vancouver) aber ist die Wildniss des spurlosen Meeres auf die Distanz von 9500 Seemeilen (17572 km) zu durchsteuern.

Die Insel Vancouver vor dem britischen so reichen und wichtigen Kolumbien gelegen, selbst in neidenswertem Besitz von Kohlen-, Eisen- und Goldbergwerken, wie durch Ueberfluss an gutem Schiffsbauholz ausgezeichnet und offenbar berufen, sowohl in kommerzieller Beziehung, wie in militärischer Hinsicht eine Rolle zu spielen, ist trotz des russischen Nachbars, der von Asien her überblickt, trotz unmittelbarer Nähe der amerikanischen Union so gut wie verteidigungslos. Je weniger eine feindliche Landung auf der mit ausgezeichneten Buchten so reich begabten Insel zu verhindern sein möchte, desto grössere Sorgfalt hätte man auf die Sicherung der Hauptstadt Viktoria sowohl, als auch die ihr nahe liegende Bai von Esquimault verwenden müssen, zumal an letzterer bedeutende Marine-Etablissements liegen, und man den Bau von Trockendocks eifrig betreibt. Im Jahre 1878 hat man zwar zum Schutze der beiden ebengenannten Objekte gegen die See hin einige sehr ungeschickt angelegte und dazu noch schlecht armierte Batterien gebaut, von denen wir hier die auf Brothers Eiland befindliche nennen wollen, zur Deckung nach der Landseite ist aber ebenso wenig ein Spatenstich geschehen, als man sich bemüsstigt gefunden hat, Nanaimo, die mächtige an der Ostküste der Insel belegene Kohlenquelle, zu sichern, so dass ein gelandeter Feind mit aus-

gereckter Hand die schwarzen Steinschätze erreichen und zerstören kann.

Was nun den westlichen Teil der vollendeten Pacificbahn durch Kanada anbetrifft, auf welche wir hier kurz zurückkommen, so hat diese moderne Verkehrs- und Etappenstrasse nicht nur britisch Kolumbien aus früherer Isolierung befreit und bereichert, sie stellt auch ein mächtiges Schwert dar. Leider hat man bis jetzt weder Zeit gefunden noch ein Mittel versucht, um den westlichen Kopf der Bahn, wo dieselbe in Port Moody von dem Meereswasser genetzt wird, fortifikatorisch zu sichern. Wenn nicht schon die natürlichen, so günstigen Terrainbedingungen dazu aufforderten, so müssten es strategische Erwägungen thun; denn seit auf der tracierten Linie von der Atlantis bis zu dem nördlichen Pacific die Schiene befestigt und befahren ist, hat sich die Bedeutung derselben für Britanien geradezu potenziert. Man muss, will man sich auf der Höhe der Situation erhalten, namentlich in militärischer Beziehung alle Hilfsmittel einer weit vorgeschrittenen Technik in vollstem Maasse ausbeuten; man muss in Kolumbien — wir gehen weiter — alles bereitstellen, um eventuell die Operationsbasis gegen die dünn besiedelten Amurlandschaften ohne Weiteres nach Japan verlegen zu können. Das wäre ein Uferwechsel, zu dem England noch nicht vorbereitet ist, der aber eines Tages vielleicht in Betracht zu ziehen sein möchte.

An dem westlichen Ozeanrande in Amerika angekommen ist unsere Weltumsegelung beendet, und es erübrigt nur noch, von der Landenge von Panama einen Blick westwärts über das Meer zu werfen und küstenwärts nach Norden und Süden.

Die rechte Beleuchtung werden die hier und da im Ozean hingestreuten Inselgruppen und die neuerworbenen deutschen Besitzungen in der Südsee erst dann empfangen, wenn der Kiel der Fahrzeuge die Teile des gespaltenen amerikanischen Kontinents zu den Seiten liegen lassend gradaus von dem Atlantischen Ozean in den Grossen und umgekehrt seine Furchen zieht, wenn aus dem Stillen Meere ein geräuschvolles wird und dasselbe den Schauplatz einer neuen grossen Epoche im Leben der Völker bildet. Denn sobald die Thore dieser Weltpassage sich öffnen, muss sich hier der Pulsschlag der Geschichte kräftiger fühlen lassen, und eine gewaltige Veränderung in den Wechselbeziehungen zwischen Europa und der Atlantischen Küste Amerikas, mit den Völkern des östlichen Asiens

und Polynesiens hervorrufen. Wenn wir aber wiederholt auf die kanadische Bahn als auf eine englische Etappenlinie hingewiesen haben, so dürfen wir hier nicht unterlassen, auf die demnächstige zwar wenig kürzere, aber von Englands gutem Willen unabhängige See Verbindung des europäischen Russlands mit dem asiatischen aufmerksam zu machen, auf den Weg, der durch kein englisches Défilee führt.

Neben den Fidjschi Inseln und der Samoa Gruppe, auf der kürzesten Verbindung zwischen Panama, St. Francisco und Vancouver mit Sydney gelegen, beansprucht die Felseninsel Rapa (Neue Hebriden) mit ausgezeichnetem Hafen, auf der Frankreich ein Kohlendepot errichtet, besondere Aufmerksamkeit; sie übertrifft selbst Tahiti aus dem Grunde an Bedeutung, weil das Einlaufen in den Hafen dieser letzteren Insel für grosse Dampfer stets beschwerlich ist und nur bei Tageslicht stattfinden kann. Der geschützte Hafen von Apia ist ein bedeutender Polynesischer Markt; bekanntlich wurde dieser Edelstein sammt der Samoagruppe in einer noch nach dem Jahre 1871 geschlagenen deutschen Bruderschlacht leider für uns verloren.

Die letzte der im Grossen Ozean zu prüfenden Hauptschiffahrtslinien streicht an der westlichen Küste Amerikas entlang von Victoria nach Kap Horn in einer Länge von 7300 Seemeilen (13340 km); ausser dem schon erwähnten Taboga befindet sich in Caldera (halbwegs zwischen Panama und Kap Horn) ein englisches Kohlendepot.

St. Francisco, die Operationsbasis der Union, mit grossartigen Marineetablissemments ausgerüstet, besitzt eine grosse Schlagweite, ist gut befestigt und zudem Kopfstation einer pacifischen Bahn. An der südamerikanischen Küste übt die Republik Chile fast unbestrittene Seeherrschaft aus.

Die in dem letzten Überblick aufgeführten englischen Seehochstrassen sind unbeschützt, da sie trotz ihrer Länge auch nicht auf einen einzigen wirklich festen britischen Punkt sich stützen können, und auch jede Flügelanlehnung hier fehlt. Denn während die Mitte dieser Weltrouten auf der Flutwelle des Ozeans schwebt, beansprucht einen Teil des nordäquatorialen Stillen Meeres der Angelsächsische Stamm Nordamerikas und neben deutscher Flagge erblickt man französische und russische.

Sollte es Lesseps' Kraft, die neulich wieder 600 Millionen Francs flüssig gemacht hat, nicht gelingen, seinen Durchstich, ein

Unternehmen, über welches sich die Kritik täglich vernichtender ausspricht, zu Ende zu führen, dann wird man mit dem St. Juan-Kanal rechnen dürfen, und Amerika, das eine so glückliche Lage in der Welt einnimmt, wird sich noch vorteilhafter situiert sehen. Während seine Ostseite Europa und Afrika zugekehrt ist, schaut es als dominierendster Erdteil von der Höhe der Kordilleren herab auf Asien und Australien. Stolz und stolzer wird das Symbol der Union — das Sternenbanner — sich entfalten und der Sterne noch mehr aufnehmen, während andere erbleichen und alte Seewege veröden; denn es wird die kosmopolitische Weltstrasse von rätselhafter Zukunft dem Kap Horn noch mehr Eintrag thun, als dem Kap der guten Hoffnung; sie wird esteres so zu sagen aus der Welt schaffen und die Magelhansstrasse kaum kommerzielles, militär-maritimes Interesse aber nicht mehr beanspruchen können.

Englands Flotte.

Auf den vorhergehenden Seiten haben wir die britischen Hauptseestrassen und Besitzungen in Bezug auf ihre militärische Widerstandskraft und Wirkungskraft, auf ihre strategische und politische Bedeutsamkeit und auf ihre Gefährdung durch feindliche Mächte einer je nach ihrer Wichtigkeit kürzeren oder eingehenderen Besprechung unterzogen. Doch dies genügt noch nicht, um sich ein Urteil über die Festigkeit des englischen Weltreiches zu bilden. Die von uns betrachteten Teile bilden keine zusammenhängende kompakte Masse, sie sind über den ganzen Erdball zerstreut, und als zerstreute Glieder eines Riesenleibes nur dann nicht tot oder dem Absterben verfallen, sondern lebend und wirksam, wenn sie trotz räumlicher Trennung zu einem organischen Ganzen verbunden sind, und wenn das frische Leben, das von dem Herzen, dem Mutterlande, ausgeht, durch alle Glieder kräftig hindurch pulsieren kann. Dies zu bewirken, fällt der englischen Flotte zu.

Neben der Aufgabe, die Sicherheit des Mutterlandes zu gewährleisten, eine Handelsmarine von mehr als 5000 Fahrzeugen in allen Gewässern der Erde zu schützen, die Pflichten eines wohl

organisierten Gendarmeriedienstes, der auf dem flüssigen, spurlosen Elemente mit seinen hunderttausenden von Schlupfwinkeln schwieriger ist als auf dem Lande, zu erfüllen, muss sie das Band sein, welches die einzelnen Glieder zusammenhält, die Kolonien mit dem Mutterlande und unter einander fest verbindet, muss diese Verbindung unter allen Umständen aufrecht erhalten und jeden trennenden Riegel, welchen feindliche Gewalten dazwischen legen wollen, bei Seite schieben oder zertrümmern. Jedes Kriegsschiff der englischen Flotte ist ein Glied der grossen eisernen Kette, welche auf den Wogen der Meere sich elastisch hebend und senkend das ungeheure Reich zusammenfasst. Diese Flotte hat das englische Weltreich gegründet und bis jetzt erhalten.

Wenn man nun die Flotte Englands genau ins Auge fasst und ihre Kräfte misst, so empfängt man nicht mehr den imposanten Eindruck, den ehemals die Beherrscherin der Meere auf die Völker machte; ihr scheint das tragische Geschick langsamen, aber sicheren Verfalls beschieden zu sein, der schon seine Schlagschatten vorauswirft, falls nicht klare Erkenntnis und entschlossenes Handeln dieses Geschick abwendet.

Die Gründe, aus welchen die britischen Flottenstreitkräfte heute schwächer sind als ehemals, sind doppelter Art. Die erste Ursache ist eine äussere und liegt in dem Verhältnisse ihrer Stärke zu der anderer Staaten. So ist beispielsweise die Zahl der englischen Kriegsschiffe noch fast um das Doppelte so gross als die der französischen, die Zahl der Panzerschiffe beider Flotten ist aber annähernd dieselbe. Wichtiger aber sind die anderen Ursachen innerer Art, welche die Streitkräfte schwächten. Diese Ursachen werden wir nicht im Lampenlicht britischen Systems, vielmehr im klaren Sonnenlicht der Wirklichkeit in der Kürze blosszulegen uns bestreben.

Betrachten wir die heutigen Flotten im Verhältnis zu denen, welche fast bis vor einem Menschenalter durch die Wogen fuhren, so ist zunächst das Material zum Bau der Schiffe zu beachten. Eisen verdrängte mehr und mehr das Holz, und es entstanden infolge dieser Wandlung Typen von Fahrzeugen, deren Konstruktion und Bau nicht länger englisches Geheimnis bleiben konnte. Zu dieser Umwälzung gesellte sich eine zweite, eine radikalere. Das Segel wurde kleiner, das kleinere Segel endlich eingerefft, und der Dampf allein wurde treibende Kraft. In dem Dampfe aber hat die

Wissenschaft dem militärischen wie dem politischen Organismus ebensowohl ein neues Zirkulationsmittel überantwortet, wie durch die Elektrizität ein neues empfindliches Nervensystem. Die Schranken von Raum und Zeit sind nicht länger gleichwertige Faktoren der Kriegführung; die Räume, die Entfernungen kürzen sich überall durch die Mittel entwickelterer Technik, aber in unendlich höherem Masse kürzen sich die Zeiträume, ja in gewissem Sinne kann man sagen, dass die Zeit aufgehört hat, Zeit zu sein; damit gewinnen die Zeitmomente eine um so grössere Bedeutung.

Nachdem die Kraft des Dampfes die Macht des Ozeans gebändigt, musste mit dem Verschwinden des Segels die englische Flotte ihr charakteristisches Gepräge notgedrungen einbüßen und aller der Vorteile verlustig gehen, welche sie früher aus dem grossen Reservoir gedienter und gewiegter, unmittelbar mit der Praxis des Lebens auf dem Meere vertrauter Seeleute zu ziehen gewohnt war.

Wo sind sie hin die durch Lebensberuf mit den Elementen der Ozeane verwachsenen Matrosen und Lotsen? Der kernige, feuerfeste Seemann, welcher ehemals unbeugsam den elementaren Gewalten, die doch jeder Menschenmacht spotten, trotzte, der vor keiner Gefahr erbebt, ist heute dazu verurteilt, sich während des Seegefechts in ein Gefängnis mit eisernen Wänden zurückzuziehen, in welchem ihm kein Raum gelassen ist, physische Stärke und Geschicklichkeit zu zeigen, während der eisenharten Seele innerhalb des stählernen Käfigs schwere Pflichten passiver Art auferlegt sind.

Seitdem das Schiff Maschine geworden ist, ersetzt der Ingenieur den Matrosen und spottet der langsamen Gesellen, des Windes und der Wogen; so ist denn seemännische nationale Beanlagung nicht länger mehr Grund und Ursache zur Ungleichheit in der Teilung der Ozeane. Der Admiral der Gegenwart muss statt wie früher mit seinen Seebären zu rechnen, Maschinen dirigieren, Zeit und Raum versöhnen; so nähert sich der Form nach die Seemacht der dem Landheer eigentümlichen Kraft. Wenn aber dem Fahrzeug die lebendige Seele entflohen, das Schiff gleich der Lokomotive, die leicht zu meistern, zur Maschine herabgesunken ist, dann tritt mit diesem Wechsel zugleich die Quantität an Stelle der Qualität, der tote Buchstabe des Reglements ersetzt den früheren lebendigen Impuls, Seetaktik wie Seestrategie mussten andere werden. Wie und welche sie aber geworden, wer vermöchte das

zu sagen, da man sich auf keine Erfahrung stützen kann. Helgoland und Lissa, wo Panzer und Ramme zwar Verwendung fanden, doch ohne von Riesengeschützen und Torpedos sekundiert zu werden, sie liegen bereits weit zurück in der schnell dampfenden Zeit. Noch ist kein typisches Vorbild für die Gestaltung des Kampfes zur See geschaffen, noch der Wettlauf zwischen Ingenieur und Artillerist, zwischen Panzerstärke und Perkussionskraft nicht entschieden. Die letzten Jahrzehnte aber fanden in verstärkter Form das griechische Feuer wieder, sie gebaren die jüngste und zugleich furchtbarste Kriegswaffe, den Heimtücker zur See, den Torpedo, welcher den Kampf in submarines Terrain verlegt, und seit er sich auf die hohe See hinauswagt, in jeder maritimen Operation, den Angriff gegen Strandbefestigungen ausgeschlossen, ein gewichtiges Wort mitzureden berufen ist. Neben dem schnellen Aviso ist der Torpedo geradezu als unentbehrliches Kampfeswerkzeug Begleiter von Kriegsflotten. Es schlägt das winzige Boot dem Panzerungetüm nicht etwa eine Wunde, es geht ihm vielmehr meuchlings ans Leben, so dass die bloße Vorstellung von Torpedos genügt, Panzergeschwader an den Grund zu schmieden. Nach dieser moralischen Verwundung musste der Nimbus, der die Panzerkolosse umgab, notwendiger Weise schwinden. Die Franzosen überschossen aber doch wohl das Ziel, wenn sie heute schon rangierte Seegefechte in das Gebiet der Fabel verweisen und nicht nur bei Küstenoperationen, sondern auch auf hoher See der aus ungepanzten Schiffen entsandten unsichtbaren Waffe eine Überlegenheit beilegen, die alle anderen bisher massgebenden Faktoren in den Hintergrund stelle, und welche damit das Produkt der Leistungsfähigkeit des heutigen Schlachtschiffes völlig ignorieren, welches aus Schnelligkeit, Widerstand gegen feindliche Projektile, der Zerstörungskraft der eigenen Armierung, d. i. Schwere, sowie endlich der guten ballistischen Leistungen seiner Geschütze resultiert.

Wo aber die auf Thatsachen basierte Erfahrung fehlt, da giebt es nur Vermutungen über demnächstige Gestaltung von See-*Rencontres*. Das Eine indes scheint festzustehen, dass die Hegemonie des Panzermonstrums den Kulminationspunkt bereits erreicht hat und erreichen musste, seitdem man den Beweis geliefert, dass gegen die kolossale Wirkung der Sprenggeschosse eine absolute Unverletzlichkeit nicht zu erreichen war. So beginnt man bereits nicht nach dem Maximum, sondern nach dem Minimum der Pan-

zerung zu fragen und scheint dafür die Schnelligkeit der Panzerschiffe auf eine Höhe hinauftreiben zu wollen, welche zu erreichen man ehemals für unmöglich hielt.

Trotzdem man fort und fort mit schweren und schwersten Geschützen die Fahrzeuge armiert und die Kraft des Pulvers wie der Projektile vor wie nach ihre Rolle weiter spielt, erwägt man ernsthaft die Frage, ob der bislang beobachtete Grundsatz, möglichste Vereinigung aller Gefechtseinheiten auf ein und demselben Schiffe nicht falsch und gefahrbringend sei, und ob man nicht durch strenge Teilung der Arbeit — dem leitenden Motiv unserer Zeit folgend — im Ernstfalle mehr erreichen könne. Nicht in ihrer militärischen Bedeutung allein, sondern auch in ihrer finanziellen Wirkung sind die Grundlagen der Flottentaktik für die grossen Seemächte der Welt zum nationalen Problem geworden. Auf dem Gebiete des Angriffs wie auf dem der Verteidigung sind ungeheuere Fortschritte zu verzeichnen, den Massstab aber kann erst ein Krieg zwischen Marinestreitkräften liefern, welche völlig auf der Höhe der Ausrüstung stehen. Dann erst wird es sich zeigen, auf welche Mars sich die geflügelte Göttin des Glücks niederlässt, wie weit des Menschen Erfindungsgeist reicht, welchem Systeme, welcher Kraft der Sieg beschieden, ob die Glanzperiode rangierter Seeschlachten für immer dahin sei, und ob überhaupt der heutige industrielle Krieg, der Krieg des Momentes, noch Seeoperationen, Blockaden, Landungen von Truppen u. s. w. gestattet.

Nach dem oben Gesagten gilt es also für England, demnächst mit neuen, teilweise noch unerprobten Waffen zu kämpfen, um die Beweisführung anzutreten, dass seine Überlegenheit zur See mehr denn eine nur traditionelle sei.

Wie bei einer militärischen Inspizierung das Auge zuerst auf den Rapport sich richtet, um die Stärke der Truppen zu erkennen, so müsste die eingehende Musterung der englischen Marine vor allem die Zahl der seetüchtigen Kriegsfahrzeuge in Erwägung ziehen, und ihr Verhältnis zu den Flotten fremder Mächte klarlegen. Eine solche tabellarische Zusammenstellung liegt nicht in unserer Absicht, und müsste die selbstgesteckten Grenzen dieser Abhandlung überschreiten. Auch ohne diese Zahlen ist ein Vergleich auf Grund allseitig bekannter Thatsachen möglich.

Es gab eine Zeit, in der Britanien sich rühmen durfte, mit seiner Flotte den vereinten Geschwadern sämtlicher seefahrenden

Nationen mehr als gewachsen zu sein; diese Zeit ist entschwunden, und wenn nicht schon jetzt das Zünglein an der Wage einsteht, welche Englands maritime Machtentfaltung in der einen und die Frankreichs in der anderen Schale wägt, so steht doch die That-
sache fest, dass die Flotte der französischen Republik vereint mit der Deutschlands oder Italiens der britischen an Zahl der Fahrzeuge sowohl wie an Stoss- und Feuerkraft mindestens gleich, wahrscheinlich aber überlegen ist.

Ehe wir uns den Aufgaben der britischen Marine zuwenden, sei es uns gestattet, in einigen Faktoren ihre Qualität einer Prüfung zu unterziehen. Diese Prüfung ergiebt das Resultat, dass England — das Seekriegswesen betreffend — nicht überall auf der Höhe der Situation steht, sondern teilweise durch andere Nationen geschlagen ist. So hatte beispielsweise bis vor kurzem Italien über drei mächtigere Panzer zu verfügen, als die stolze Königin in der Atlantis, und wie bekannt hat Deutschland im Bau von Torpedofahrzeugen und dem ganzen Torpedowesen Britanien den Rang abgelaufen. Während nicht nur in den Tagen der Kindheit der Schiffsbaukunst, sondern auch in späteren Zeiten England allein den Ruhm, stolze seefeste Gebäude herstellen zu können, beanspruchte, werden jetzt auf deutschen Werften nicht allein für deutsche Rechnung Kriegsschiffe und Kauffahrer, sondern auch für fremde Staaten gebaut und in deutschen Seearsenalen ausgerüstet. Das industriellste Land der Welt, das kohlen- und eisenreiche Britanien ist von Deutschland sowohl wie von Frankreich in Erzeugung von Geschützen (Tragweite, Durchschlagskraft, Treffsicherheit, Ladefähigkeit), also in der Bestückung der Marine geschlagen. Wir erinnern unsere Leser an das auf S. 12 über die englischen Geschütze Gesagte und möchten bei dieser Gelegenheit, wenn es auch nicht in unmittelbarem Zusammenhange hiermit steht, doch nicht unterlassen, daran zu erinnern, dass Solingen in neuerer Zeit die Haubajonette zu den englischen Gewehren liefert. Wo bleibt nun dein Ruhm, du Stahl von Sheffield und Enfield, welcher bei dem Anprall der tollkühnen Araber im heissen Süden unter noch heisserem Kampfe sich die Federkraft nicht zu bewahren vermochte? „Es ist keine Übertreibung, sondern eine einfache Konstatierung von Thatsachen“, ruft *United Service Gazette* aus, „wenn man sagt, dass wir Patronen besitzen, die klemmen, Bajonette, die sich biegen, und Säbel, die nicht nur brachen, sondern auch zu kurz sind.“ Dass Krupp in

Essen die glühenden Massen besser zu zähmen, das Eisen besser zu schweissen und den Stahl besser zu schmieden verstehe als die königliche Giesserei in Woolwich, haben die Times zugestanden. Das braune Pulver aber bezieht England seit Jahren schon aus den vereinigten rheinisch-westphälischen Fabriken.

Aus den vorstehenden Erörterungen wird zur Genüge erhellen, dass der nautische Apparat sehr vielseitig geworden ist und nicht nur von den Fortschritten und Neuerungen auf dem Gebiete der Holz- und Eisentechnik, sondern auch in gleichem Masse von den Veränderungen im Maschinenbau, dem ganzen Waffen- und Munitionswesen abhängig ist. Die Folge davon ist gewesen, dass die früher bestandene Übermacht Britaniens zur See herabgedrückt werden musste. Es schreiten die Fortschritte in der Schiffsbautechnik so rasch vorwärts, dass das, was man heute als höchste Leistungsfähigkeit bewundert, morgen schon als überflügelt gilt; aus dieser Ursache kann füglich von dauernder Überlegenheit irgend welcher Flotte auf den weiten Gründen der Ozeane nicht mehr die Rede sein.

Dabei hat es aber noch nicht sein Bewenden. Die sich jagenden Erfindungen, die stete Vervollkommnung in den Angriffs- und Verteidigungsmitteln des Kampfes auf hoher See, Verschiedenheit des schwimmenden Materials, welches gegen Küstenforts, befestigte Hafenanlagen, schwimmende Panzerbatterien und Kohlendepots, sowie zum Transport und Schutz der Ausschiffung von Truppen und Kriegsmaterial bestimmt ist, erheischen nicht allein stets erneute materielle Anstrengungen, sie fordern auch kategorisch die genialste Verwendung. Ob England aber nach allen Richtungen hin noch die Situation beherrscht und ferner zu beherrschen in der Lage ist, stösst auf Zweifel, wenigstens ist die ausserbritische Welt in diesem Punkte zweifelsüchtig geworden. Nicht so England, welches trotz Widerspruchs seiner Admirale und Generale vor wie nach in gänzlicher Verkennung der Thatsachen, welche beweisen, dass das Reich als Beherrscherin der Salzwasser in das kritische Alter getreten sei, das ganze Vertrauen in die Flotte setzt. Noch bedeutet dem Engländer die Flotte das Um und Auf britischen Stolzes, noch soll sie wie früher Stütze und rechter Arm sein, der Mutterstaat und Tochterländer fest umschlingt. Noch will man in England nicht begreifen, dass die Weite des britischen Kolonialbesitzes kaum zu übersehen, geschweige denn mit den vorhandenen

Kräften maritim nicht mehr oder kaum zu beherrschen sei. Weil man geflissentlich jenseits des Kanals die Augen zudrückt, leugnet man die Thatsache, dass man der Führerschaft in nautischen Angelegenheiten nicht mehr sicher sei, und vergisst, bei zu erwartenden Leistungen der Flotte mit einem Reduktionskoeffizienten zu rechnen.

Nun sind aber die Aufgaben, welche die Flotte zu lösen hat, so zahlreich und so schwierig, dass England die höchsten Anforderungen an sie stellen muss. Ob aber die Seestreitkraft, selbst wenn sie jeden Zoll Segel aufspannt, wenn sie stets unter vollem Dampf fährt, das in sie gesetzte Vertrauen mit den ihr zur Disposition stehenden Mitteln rechtfertigen kann, oder ob es der Aufgaben für sie zu viele und zu schwere sind, dieser Frage werden wir in Nachstehendem näher zu treten versuchen.

Auf der Flotte basiert in erster Linie der Schutz des Mutterlandes und der Schutz der Kolonien. Diesen Schutz kann sie aber nur dann gewähren, wenn es ihr gelingt, die Freiheit der Bewegung aufrecht zu erhalten und gegnerische Flotten von dem Stören der archimedischen Kreise fern zu halten. Diese Kreise sind aber nichts anderes, als die britischen Hochstrassen zur See. In weltüberspannender Weite müssen die Admirale von der Kommandobrücke herab mit geübtem Augenmasse die Entfernungen von Cypern nach Halifax, dem Antillenmeere und den Falklandsinseln, von Singapur nach Suez, dem Kap der guten Hoffnung und King George Sound, sowie endlich von Sydney die Strecke nach Port Hamilton, Vancouver und dem Kap Horn durchmessen und scharf auslugend beobachten. Dabei sollen die Dardanellen, der Sund und alle die grossen ozeanischen Emporien, in denen maritimes Leben anderer Nationen pulsiert, bewacht werden. Je nach Umständen erfordert diese letztere Aufgabe die Bildung kleinerer oder grösserer Operationsgeschwader. So gilt es denn die zwiefache Forderung zu erfüllen, die schrankenlosen Wasserwege dominierend zu durchqueren und an allen maritim wichtigen Punkten und Küstenstrichen zu gebieten.

Bei dem zu lösenden strategischen Problem tritt zunächst als Angelpunkt das Moment der Freiheit und Sicherheit der Bewegung in den Vordergrund. So lange es Britannien gelingt, seine Hochstrassen zur See auf den drei befahrenen Weltozeanen zu schützen, ebenso lange ist auch die gegenseitige Unterstützung von Mutterland und Kolonien gewährleistet. Wie für die Massen der

kontinentalen Armeen die eisernen Verkehrswege es sind, welche die Operationen beschleunigen, Verpflegung, Munitionersatz u. s. w. sichern und den Raum überwinden helfen, so bilden den Untergrund der englischen grossen Aktionen die Seewege.

Die durch politische, militär-maritime und kommerzielle Gründe bedingte Trennung der englischen Flotte in viele selbständige Geschwader schwächt, wie leicht ersichtlich, ihre Kraft; nur in den seltensten Fällen kann die Maxime der Armeen: „getrennt marschieren, vereint schlagen“ platzgreifen; denn wenn auch die grossen Entfernungen zeitlich gekürzt und das scheinbar Un-erreichbare nahe gerückt ist, so sind dennoch Kooperationen von mehr als zwei britischen Geschwadern kaum zu ermöglichen, und das Prinzip der Konzentration beim Angriff wie in der Verteidigung nicht durchzuführen.

Statt der Geschwader aber nur einzelne Kriegsschiffe auf den Stationen zu belassen ist deshalb nicht angängig, weil Englands Handel zu bedeutend und zu weitverzweigt ist und daher einem kühnen Feinde der begehrten Objekte zu viele darbietet. Als Zentralpunkte der Flotte erscheinen für den nordatlantischen Ozean, das baltische und das Mittelmeer die britischen Inseln, für die Süd-Atlantis das Kap; ferner Bombay für den Indischen Ozean, Sydney und Port Hamilton für das Stille Meer.

Mit dem Überbrücken der Ozeane durch den Dampf erhöhten sich zu gleicher Zeit die Anforderungen an die Basen, und es wuchsen die Aufgaben ins Riesige; Stützpunkte wurden notwendig, deren man früher entraten konnte. Was nun die Auswahl der letzteren anbetrifft, so ist für dieselben massgebend das geographische Moment, dass sie möglichst im Zentrum der Operationslinien oder nahe derselben zur Flankierung gelegen seien, die Terrainbildung welche die Anlage von Befestigungen begünstigt, und andere Rücksichten, wie z. B. günstige gesicherte Einfahrten bei Tag- wie Nachtzeit, Schutz gegen Stürme, guter Ankergrund u. dgl.

Dass das Kohlendepot nie an einem Orte fehlen darf, welcher in der Kriegführung zur See eine Rolle zu spielen berufen ist, darf als selbstverständlich gelten, da der Verbrauch und Ersatz dieses Brennstoffs, sofern er nicht durch Naphtha ersetzt wird, oft geradezu massgebend für die Aktion ist. Wenn einer der letzten Alchemisten in unserem Jahrhundert in der Kohle die jungfräuliche Materie für die Tinktur der Goldbereitung gesehen hat, so täuschte

er sich nicht; denn es bedeuten die schwarzen Diamanten nicht nur die Unterlage von Nationalreichtum, sie sind auch unter Umständen ein Hauptfaktor zur Erringung des Sieges. Damit aber ein Kohlendepot voll und ganz seiner Bestimmung entspreche, muss es, wenn nicht in einer Festung gelegen, jedenfalls zu Lande gegen einen Handstreich sicher gestellt und von der See aus keinem Bombardement ausgesetzt sein; nur unter diesen Bedingungen kann ein Depot die Marine kräftigen, während, wenn es den Schutz und Schirm der Flotte bedarf, es diese selbst verankert oder ihr wenigstens unnatürliche Fesseln auferlegt und dadurch die maritime Freiheit in maritime Gebundenheit umsetzt. Dass das Kohlendepot einer permanenten Besatzung bedarf, ist ebenso selbstverständlich; dennoch glaubt Britannien in den meisten Fällen sich dieser Forderung entziehen zu dürfen. Bei eingehender Inspizierung der englischen Depots stellt sich heraus, dass nur die wenigsten vollauf ihrem kriegerischen Zwecke entsprechen, da entweder der notwendige fortifikatorische Schutz ganz fehlt oder ihre Armierung und deren Bedienung unzureichend, ja kaum eine Besatzungstruppe vorhanden ist. Wurden doch, um statt vieler nur ein Beispiel zu geben, im Jahre 1884 den Werken von Plymouth vier Geschütze entnommen, um sie in den leicht aufgeführten Schanzen von Hong Kong, die noch (!) nicht armiert waren, zu placieren.

Wenn man sich demnach, was die Ausstattung u. s. w. von Kohlendepots betrifft, schwer versündigte, was soll man dann zu den englischen Versäumnissen die Anlage von Dockyards betreffend sagen, deren Nichtvorhandensein wir an geeigneter Stelle, namentlich an den so wichtigen Punkten der südlichen Hemisphäre hervorgehoben haben. Was der Landmacht die Reserven, das sind für die Flotte die Docks, was jener Verpflegung und Munition, sind für diese die Kohlendepots. Erst beide Stützen verleihen den Seestreitkräften volles Gefühl von Stärke und von Sicherheit und bilden die Basis für Konzentration, Anlehnung und Operation, sie sind gleichsam das stählerne Rippenwerk, zwischen welchem die Entscheidung durchgefochten wird, und nur, wenn das Skelett wohl gefügt ist, kann die Muskulatur spielen, nur wenn die Sprungbretter fest gelegt sind, kann man mittels eines salto mortale aus einem Ozean in den anderen springen.

Mit wie viel grösserer Um- und Weitsicht als England hat dagegen das maritim aufstrebende Russland die drei Operations-

basen zur See ausgestattet! Heute ist die russisch-ostasiatische fast schon in der Lage, sich unabhängig von den europäischen Docks, Werften und Arsenalen zu machen und kann Port Hamilton zum Trotz aus dem sicheren Schlupfloch Wladiwostok, das freien Ausflug nach dem Meere bietet und freien Auslug auf den Ozean gestattet, die kühnen Kreuzer auslaufen lassen. Und gerade das Stille Meer in seinem westlichen Teil bietet der Nebenwege und versteckten Winkel so viele. Entlegenheit allein schützt heutzutage nicht mehr, sie zieht an.

Leider können wir auch nach anderer Richtung hin England arge Versäumnisse nachweisen, so dass die alte Seemacht vieles von der jungen kräftig sich entwickelnden deutschen lernen könnte. So hat der Modus, durch welchen neben Erhöhung der unmittelbaren Verteidigungsfähigkeit zugleich eine Steigerung in der Offensive erreicht wird — die Bildung der Reservedivisionen in Kiel und Wilhelmshaven — durch die in jüngster Zeit erfolgte englische Anordnung der nicht im aktiven Dienste befindlichen Panzerschiffe als „in Hafenstellung befindlich“ nur schwache Nachahmung gefunden und kann der deutschen Einrichtung nicht gleichwertig zur Seite gestellt werden. Der französische Marineminister Aube äussert sich über die Bereitschaft der grossen Schlachtschiffe wie folgt: „Ich wünsche, dass alle Panzer zwar mit beschränkter Mannschaft, aber sonst vollständig armiert bleiben. Man glaubt nicht, welche Zeit erforderlich ist, um Mannschaften den Dienst auf einem Panzerschiffe zu lehren; habe ich doch auf einem derselben acht Kilometer Röhren und 1200 Kräne konstatiert. Das Reglement bestimmt, dass die Schiffe von Zeit zu Zeit, um die Gangbarkeit ihrer Maschinen zu prüfen, an Ort und Stelle Bewegungen ausführen sollen. Diese Versuche sind ungenügend. Es wird zweckmässiger sein, die Schiffe 24 Stunden lang die hohe See nehmen zu lassen und die Mannschaften durch Hilfsmannschaften zu ergänzen“. Aber doch darf in Deutschland die Bemannungsfrage der Marine dem französischen, wie auch dem englischen System als überlegen betrachtet werden; die Reserve- und Seewehrverhältnisse sind besser als irgendwo geregelt und ausgiebig.

Als Resultat der vorstehenden Betrachtung möchte sich zur Genüge ergeben, dass die meerwärtigen Verbindungen nicht mehr so sicher noch so zuverlässig sind wie zu der Zeit, da der eiserne Herzog während seines heldenhaften Ringens von der pyrenäischen Halbinsel

aus über die Wasserstrasse nach England gebot, wie etwa heute der Kriegsminister in London über den Weg von da nach Manchester verfügt. Schon seit Jahren äussern sich englische maritime Autoritäten bedenklich über den Stand der britischen Flotte, die Admiralty und Horse Guards Gazette hält die heimische Flotte an Zahl, Bauart und Ausrüstung für unzureichend, namentlich im Hinblick auf Frankreich und die entlegenen zahlreichen Kolonien.

Wir wollen jetzt einige französische Stimmen zu Worte kommen lassen, zum Beweis, dass man sich theoretisch schon sehr eingehend mit der Unterbrechung englischer Hochstrassen, mit der Sperrung englischer Defileen und der Schädigung der englischen Industrie und des Handels beschäftigt. So vertritt Viceadmiral und Marineminister Aube die Ansicht, dass etliche zwanzig gut ausgerüstete und schneidig geführte Kreuzer ausreichen würden, Englands Macht zu ruinieren, die auf der Handelsflotte und den Handelsverbindungen basiere, dass also an Stelle des Geschwaderkrieges der Kreuzerkrieg zu treten habe. Als Marineminister lässt sich aber Aube, nach den im Juli 1886 stattgehabten grossartigen Manövern der französischen Flotte bei Toulon, unter anderen folgendermassen aus: „In welchen Kampf wir auch einmal verwickelt werden mögen, unsere Marine wird eine bedeutende Rolle spielen, wäre es auch nur, um den Handel unseres Feindes lahm zu legen“. Gourgeard dagegen befürwortet den todbringenden Streich gegen England im Mittelmeer zu führen, indem man die Etappenstrasse nach Indien unterbreche. Er sagt wörtlich: „Im Mittelmeer wird sich dann der Kampf um die Geschicke der Welt abspielen.“ Derselben Ansicht verliehen wir in einer früheren Schrift*) Ausdruck und schrieben damals: „Dennoch fühlt England sich hier nicht ganz heimisch, ist noch nicht vollständig mit der Suezroute ausgesöhnt. Das Mittelmeer ist eben zu reich an Buchten, Inseln, Schlupfwinkeln u. s. w. Gelang es doch Bonaparte auf einer schwerfälligen Transportflotte, sich dem Falkenauge eines Nelson zu entziehen. Was sollte heute in dem Zeitalter des Dampfes und wahrscheinlich bald in dem der Elektrizität in dem Mittelmeerbecken, dem Zeughaus der östlichen Hemisphäre, nicht möglich sein, zumal nicht zu leugnen ist, dass

*) In dem oben S. 33 zitierten Aufsatz: Das Mittelmeer vom militärischen Gesichtspunkt, insbesondere die Stellung der Engländer in demselben. S. 130.

den Uferstaaten ein gewisser geographischer Vorsprung zur Seite steht?“ Als dritter im Bunde rät Gabriel Charmes, Kreuzer auszusenden, die an allen englischen Seewegen sich auf die Lauer legten, um Englands Handel auf diese Weise zu vernichten. Wenn man Britanien solchergestalt von dem Meere verjagt habe, dann würde man nicht einmal genötigt sein, in das heimatliche Nebelland den Engländern zu folgen, und der Staat müsste unter furchtbaren Zuckungen verenden, oder, fügen wir hinzu, Hungers sterben, denn es würde dann das Moment des „täglichen Brotes“ in das Leben der Inseln hineinspielen.

Frankreich bereitet sich, wie im Juli 1886 die französischen Admirale in der Budgetkommission der Deputirtenkammer erklärten, ernstlich vor, seine Flotte so zu gestalten, dass sie den Kampf auch mit der ersten Flotte der Welt aufnehmen könne.

Man darf die Schwierigkeiten nicht verkennen, mit denen England zu kämpfen hat, um den eigenen Handel zu schützen und die Wirkungen feindlicher Flotten zu paralisieren; doch selbst wenn dem Prinzip der Beweglichkeit grösster Vorschub geleistet würde, dürfte es kaum feindlichen Rapid Kreuzern verwehrt werden können, sich wie die Raubfische auf den Häringszug so auf die englischen Kauffahrer zu stürzen und die unbefestigten Kohlendepots — Magnete für sie — in Brand zu legen.

Heute noch sind die Thaten einer Sumter und Alabama, dieser Hyänen des Ozeans, und ihre beispiellosen Erfolge unvergessen, obwohl sich diese Schiffe auf keinen blockadefreien heimatlichen Hafen stützen konnten. Trotz Mangels an Munition, trotzdem die Kessel reparaturbedürftig und auf den weiten Kreuz- und Querzügen fast die ganze Kupferdeckung verloren war, besann sich die Alabama doch keinen Augenblick, in englischen Gewässern, denen sie zugesteuert war, um in Trockendock zu gehen, den Kampf mit der Kearsage aufzunehmen, um nach ruhmvollem Widerstande zu sinken.

Haben wir zu schwarz gezeichnet, oder ist es wahr, dass in unserem umgestaltenden Zeitalter die englischen Kriegsschiffe nur schwanke Bretter vorstellen? Darf Britanien trotz des Ruderstosses nach rechts noch hoffen, mit unversehrtem Steuer den empörten Wogen zu enteilen? Welch Prognostikon soll man aber England stellen, wenn der alte Seekämpe die Arena, auf welcher sich ehemals seine Fechtkunst bewährte, als ein geschlagener zu verlassen

gezwungen und die Hoffnung auf „the silver streak“ sich als eitler Wahn erweisen würde! Was soll es werden, wenn die Kriegsschiffe der stolzen angelsächsischen Nation gezwungen würden, unter caudinischem Joche herzufahren?

Englands Heer.

Nächst der Flotte stützt sich Britaniens Staatenbau auf das Heer. Mit diesem Worte ist zugleich die englische Achillesferse bezeichnet. Nur schwer vermag der gebildete Militär einer kontinentalen Armee, welcher die britische Landmacht kennt, sich eines Lächelns zu erwehren, wenn englische Tagesblätter während eines Krieges verkünden, dass auf dem Kanonenbot „Wasp“ oder „Express“ je zwei Geschütze mit Munition oder einige Kompagnieen nach Ägypten oder sonst wohin verschifft wurden. Was sollen jene Packetsendungen? Sollen sie etwa das unsägliche Spiel der Kräfte der britischen Armee enthüllen? Und was soll der Aufmarsch einiger Regimenter bedeuten, die eben einen grossen Feldzug beendet haben, und die man inmitten herbeigeströmten Publikums kaum mit der Lupe zu finden vermag? Gemahnen diese Dinge nicht an das Klappern eines Rades, dessen Speichen gebrochen sind?

Wenn es uns gelungen ist, oben nachzuweisen, dass die Flotte der einstigen Königin zur See heute schwerlich noch die maritime Situation zu beherrschen vermag, wenn England nicht mehr zuversichtlich auf den schaukelnden Mastenwald zeigen kann, wie erst wird das Urteil über die Landmacht lauten müssen? Das Kapua der letzteren war aber diese selbe Flotte, in deren gesichertem Besitz wie bei ihrer vermeintlichen Ob- und Übermacht man die Bildung einer Achtung gebietenden Armee versäumte, welche in territorialen Kämpfen — denn seit lange ist Britanien Territorialmacht geworden — wo das gewaltige Element der Flotte brach liegt, die Interessen des Vaterlandes wahrnehmen könnte.

England ist der einzige Grossstaat Europas, der durch Söldnerheere Kriege führen, das Vaterland verteidigen lässt. Ungeschrieben, unbegriffen ist für die Phönizier der Neuzeit das harte Schicksal

des einst seegewaltigen Karthagos, dessen Soldtruppen, nachdem die Herrschaft über das Meer verloren war, dem Andrang der römischen Volksheere nicht länger zu widerstehen vermochten; und doch ist nach Lord Bolingbroke die Geschichte die Beispielschule der Menschheit.

Die allgemeine Wehrpflicht, die Errungenschaft unseres Jahrhunderts, haben die Nationen des europäischen Kontinents angenommen und als Lebensprinzip aufgestellt. Die Gesellschaft anerkennt die Wehrpflicht als heiliges Gebot und beugt sich unter das allgemeine Gravitationsgesetz, welches in der Weltgeschichte sich geltend gemacht. Nur England verharret, wie schon bemerkt, bei seiner vorsintflutlichen Kampfweise. Verbündet mit der trägen Macht der Gewohnheit und gestützt auf seine meerumflossene Lage glaubt Britannien dieser Grundlage des Staates entbehren zu können, und in oft erprobter Kurzsichtigkeit, unbekümmert um die Logik der Thatsachen, auch jetzt noch der Notwendigkeit enthoben zu sein, sich auf Kräfte stützen zu müssen, wie sie der Machtstellung Britanniens und seiner unerschöpflichen Mittel entsprächen. Britannien ignoriert vollständig die Thatsache, dass nicht blos das insulare Mutterland, dass weite und kostbare Gebiete der englischen Krone in allen Weltteilen zu verteidigen sind, und dass diese Länderstrecken teilweise nicht mehr das bedeuten, was sie früher waren, dass Indien, das Kleinod in dem britischen Diadem, beispielsweise nicht mehr insuliert ist, dass man in Birma jetzt Nachbar des himmlischen Reiches geworden, und dass neben russischen, französischen, italischen u. s. w. Farben auch deutsche von den kolonialen britischen Grenzen aus zu sehen sind.

Britannien verfügt über keine Volksarmee, weil es keine haben will, und es ist heutzutage militärisch nicht allein nicht organisiert, wie es eine Weltmacht sein sollte, sondern es muss sich damit bescheiden, die schwächere Kriegsform zu adoptieren, die Defensive, und kann selbst der neuzeitlichen Forderung nicht entsprechen, nämlich mit der Defensive im grossen Stile wuchtige offensive Schläge zu verbinden.

Während Europa in misstrauischer Streitbereitschaft unter herrschender militärischer Atmosphäre in Waffen starret, militärische Rücksichten und Gesichtspunkte eine geradezu eiserne Ära geboren haben, so dass die Staaten nichts anderes sind als grosse Feldlager, schichtet man die militärische Organisation im englischen

Reiche auf andere Weise: es hat zusammengetrommelte Soldknechte in seinen Diensten und besitzt keinen seinem Wesen nach wirklichen Heeresorganismus. Was soll man aber von einem Heere geworbener Leute erwarten, die von Hingabe an des Vaterlandes teuerste Interessen nichts wissen, die das Eine nicht kennen: Begeisterung für die zu verfechtende Sache, denen der Fahneneid nichts mehr und nichts weniger bedeutet als einen Vertrag, an welchen formales Recht sie bindet, nicht aber eine höhere Pflicht? Der Söldner liegt dem Handwerk aus Interesse oder aus Gewohnheit ob, bis seine Zeit abgelaufen ist, um dann wieder — was sollte ein solcher Helot, der freiwilliger Knechtschaft sich hingiebt, anders beginnen? — Handgeld zu nehmen. So stehen diese englischen Söldner da als versteintes Überbleibsel aus dem Zeitalter der Bomben und der Luntten. Sie sind Maschinen ohne jede Individualität, geistlose Ecksteine, Bretter, die sich mechanisch drehen, wie das Thor sich in den Angeln dreht.

Vergegenwärtigen wir uns die Stärke der britischen geworbenen Armee, so beläuft sich dieselbe auf 250 000 Mann (210 000 Mann unter den Fahnen, 40 000 Mann Reserve ersten und zweiten Aufgebots); die Miliz einschliesslich der Reserve besteht aus 140 000 Mann, die Kavallerie-Landwehr ist 11 000 Pferde stark; am Volunteers verfügt Britanien über 220 000, die Sepoyarmee hat eine Stärke von 150 000 Mann und die kanadische aktive Miliz beträgt 45 000. Ausserdem bestehen Miliz-Regimenter auf den Kanalinseln, Volunteers in Westindien, am Kap, in Ostindien, auf Ceylon, Singapur, Hong Kong, Neuseeland, Neu Süd Wales (auch Artillerie), Südaustralien (permanente Artillerie), Westaustralien, Tasmanien, in Viktoria, auf St. Helena, Malta und in Gibraltar. Die königliche Marine zählt einschliesslich der Küstenwache, Seeartillerie und Seeinfanterie 80 000 Mann.

Die eben angeführten Zahlen, welche dem militärischen Urteil den Maasstab liefern, halten kaum einen Vergleich aus mit den Stärkenachweisungen europäischer Mittelstaaten und verschwinden fast im Vergleich mit den Armeen Russlands, Frankreichs, Österreichs, Italiens oder Deutschlands. Sie bedeuten — wir erdreisten uns, dabei Miliz und Volunteers nicht ganz für voll zu rechnen — in dem Weltgetümmel, so eisern mannhaft sich der britische Soldat auch schlagen mag, materiell wahrlich wenig; und unmöglich ist es für England, mit einem solchen und so schwachen Instrument

seine Autorität an allen Ecken und Enden der Welt, seine Besitzes-titel aufrecht zu erhalten, die Zukunftsicherheit zu gewährleisten.

Da England auf dem von den europäischen Nationen längst überwundenen Standpunkte leider noch beharrt, so muss es dem Inselstaat naturgemäss auch an der Basis fehlen, auf welcher die festländischen Heere der Neuzeit ihren sicheren Bau aufgeführt haben. Die Lehre vom Heerwesen im weiteren Sinne, das, was wir militärische Grammatik nennen möchten, wie die höhere Kriegswissenschaft ist nicht vorhanden, und es existiert kein Generalstab nach deutschen Begriffen. Nun hat sich das Kriegshandwerk von ehemals in der modernen Kriegführung zur Kunst aufgeschwungen die mit Geist, Kenntniss, Scharfsinn, rascher Entschlossenheit und mit rücksichtsloser Energie gehandhabt sein will. Diese Kunst kann aber nur durch strenge Schulung, tiefes Fachwissen und andauernde Übung erlangt werden. Es existieren nun freilich englische Kadettenhäuser wie auch königliche Militärakademien zu Woolwich und Sandhurst; sie können aber weder quantitativ noch qualitativ den Forderungen des Tages genügen; kriegswissenschaftliches Streben liegt noch in den Windeln. Ein durch gute militärische Schulen, die auf der Höhe der Zeit stehen, wissenschaftlich gebildetes Offizierkorps bedeutet aber allein schon ein Heer, und müsste sich als unübertreffliche Stütze britischer Weltstellung bewähren. An kein Offizierkorps der Welt stellt der Dienst unter Umständen so hohe Forderungen wie an das britische; bei ihm kommen noch ganz besondere Faktoren in Betracht, die nirgendwo eine gleiche Rücksichtnahme erfordern; es ist dies unter anderen eingehendes Studium der Militärgeographie von Ländern, auf denen nur Britanniens Kräfte zu kämpfen berufen sind, Studium des Charakters wie der Kampfweise, der Kampfmittel weit von einander wohnender, ganz verschieden gearteter Völkerschaften, Studium der Klimatologie u. s. w. Je weniger Soldaten man aufmarschieren lassen kann, um so mehr sollte man geistige Kräfte und Hilfsmittel ins Treffen führen, um die Gewalt feindlichen Schwerthiebes zu hemmen und zu schwächen. Da aber ein fernliegendes Ziel nicht mit kurzem Sprunge zu erreichen ist, wird England nicht so schnell wie wünschenswert in der Lage sein, die unermessliche Menge von Bausteinen grossen und kleinsten Formates, welche der Bau einer soliden umfassenden Heeresorganisation erfordert, herbeizutragen und zusammenzufügen. Wir wollen hier einer Stelle des Tacitus

gedenken, der in der Germania von den Chatten, dem deutschen Volksstamme, sprechend, sagt: „Sie stellen Männer ihrer Wahl an die Spitze, merken auf die Vorgesetzten, halten Reih und Glied, erkennen die rechte Zeit, sparen die Anläufe, richten am Tag sich mit Wachtposten, nachts mit Verschanzungen ein, betrachten das Glück als etwas Zweifelhaftes, die Tapferkeit als das Sichere, und was das Merkwürdigste und nur bei rationeller Behandlung des Waffenhandwerks denkbar ist (*nec nisi ratione disciplinae concessum*), sie legen grösseres Gewicht auf den Heerführer als auf das Heer.“ Wahrlich, Britanien könnte aus diesem Bericht über die alten Chatten und ihre rationelle Behandlung des Waffenhandwerks sich eine Lehre ziehen; müsste dieser Bericht von dem Einfluss der Heerführer auf das Heer und der auf kriegerische Erfahrungen basierten Regeln für die Kriegführung nicht zentnerschwer englische Gemüter belasten?

Wie ein richtig gelegter Ruhetag den Gewinn der Schlacht im Gefolge haben kann, so raubt ein falsch angesetzter unter Umständen die Ehre des Tages. Britaniens militärischer Ruhetag dauert aber bereits so lange, dass es zu befürchten hat, selbst durch Gewaltmärsche nicht rechtzeitig mehr das Ziel zu erreichen. Man kann zwar plötzlich den patriotischen Ruf an das ganze Volk ergehen lassen, die starken Fäuste alle bewaffnen, nicht aber im Handumdrehen die Myrmidonen einexerzieren und ausbilden, man vermag keine Reserven aus dem Boden zu stampfen, welche die in der Schlacht gelichteten Reihen ausfüllen; dann wird man es zu spät einsehen, dass die britischen Kraftquellen sich schnell erschöpfen. Ob also England noch am Scheidewege steht, ob es nicht schon zu spät ist zur Ein- und Umkehr, wer möchte dies entscheiden? Jedenfalls aber dürfte eine verbesserte Heeresorganisation in der allernächsten Zukunft, da man jetzt die Entfernung bis zum Kriege schon fast zu messen vermag, zu spät kommen; denn zwischen dem „Heute“ und dem „Morgen“ kann ein schweres Faktum liegen.

Eine Armee wie die englische in ihrer gegenwärtigen Verfassung, ohne die notwendigen Depots an rechter Stelle und ohne hinreichende Reserven, wird durch Siege fast leichter ruiniert als durch Niederlagen, da die Erhaltung der Armee, der Ersatz an Menschen und Material schwieriger ist als ihre Schöpfung; die Grundpfeiler des militärischen Organismus sind die technische und taktische Zusammensetzung der Armee.

So ist denn leider bis jetzt die Tragweite englischer Thaten gleich der Tragweite englischer Neutralität und Passivität, die unsagbar Herausforderndes bergen. Erst wenn die englische Nation nicht mehr wie das Shakespearesche Kätzlein um den heissen Brei herumgeht, wenn sie erkennt, dass ihr Können nicht dem Wollen entspricht, erst wenn der Wille That, die riesige britische Volkskraft, die in Fesseln liegt, frei und die Nation die Armee geworden ist, wird England wieder das alte England sein. Erst wenn die kriegerischen Instinkte wieder wach geworden sind, neues Blut lebendbringend durch die Adern des siechen Körpers dringt, wenn britische Feldherren das Schwert rücksichtslos, weil rückhaltvoll, handhaben dürfen, erst dann, aber auch nur dann wird Britanien das Geschick der Handelsreiche erspart bleiben, und Scipio nicht am Abend nach der ersten gewonnenen Seeschlacht vor Karthagos Thoren erscheinen. Die grosse Frage im Hamlet: „To be or not to be“ ist auf England angewendet einzig richtig zu übersetzen durch: „Bürgertum oder Söldnertum“. So wird England wollend oder nicht wollend sich in irgend welcher, aber in entschiedener Form zu der schweren Rüstung allgemeinen Heerbannes bequemen müssen, sofern es nicht für immer auf die entscheidende That aus sich selbst zu verzichten gedenkt. Wer national stark sein, wer herrschen will, der sei auch stark und hart gegen sich selber. Denn es steht viel auf dem Spiele, und die grossen Prozesse verlaufen heute entscheidender und schneller; das: „Koste, was es wolle“, wenn schon immer bedenklich, kann unter Umständen mehr kosten als das Leben vieler Tapferen, nämlich — die Existenz.

Womit denn gedenkst du, stolzes Albion, dessen Söhne nicht gelernt haben, Waffen zu führen, deine höchsten nationalen Güter, Freiheit und Unabhängigkeit, Sprache, Sitte, Recht und Glauben zu verteidigen? Weisst du etwa nicht, dass das, was die güldene Feder am grünen Tisch nicht verbriefen kann, die Klinge auf dem Schlachtfelde schreibt? Dass man die Thore heute durch eiserne Riegel, nicht aber durch goldene Schlüssel sichert? Wie willst du, da du nicht die volle Kraft der Nation einsetzen und damit sittliches Gebiet betreten kannst, die grossen Tage demnächstigen titanischen Ringens bestehen, die Tage, an denen du auf dem Schlachtfelde erscheinen musst? In der That, es liegt ein schlechter Trost darin, bis jetzt aus mehr als aus Einer verworrenen Angelegenheit noch stets den Ausweg gefunden zu haben.

Ist das heutige Albion noch dasselbe von Crecy und Azincourt, von Trafalgar und Abukir? Ist es noch das Britanien, welches gegen die unüberwindliche Armada seine und Europas politische und religiöse Freiheit rettete? Noch dasselbe, welches wegen Hartnäckigkeit und Standhaftigkeit bewundert, von Ruhm und Siegen glänzend, aber auch aus tausend Wunden blutend, heldenhaft den Riesenkampf gegen den grossen Korsen bestand, ihm den stolzen Nacken nicht beugte, ihm allüberall zu Wasser und zu Lande entgegentrat? Ist es noch dasselbe England, in welchem im Anfange unseres Jahrhunderts die europäische Freiheit ihre letzte Zufluchtsstätte fand? Ist es noch die Nation, welche unter dem „eisernen Herzog“ in treuer Waffenbrüderschaft mit dem Marschall „Vorwärts“ auf dem britischen Wahlfelde bei Waterloo dem französischen Eroberer den letzten vernichtenden Stoss versetzte, um ihn dann an den Felsen St. Helena festzuschmieden? Heute möchte Britannia lieber der eigenen Kinder verschonen und sie nicht dem düsteren Gewölk männermordender Schlachten aussetzen, und vergisst dabei, dass die lächelnde Parthenope nur auf diese Weise zu gewinnen ist, und dass die Ohnmacht nicht ehedem zur Geltung kommt, geschweige denn heute sich auf den weiten Schlachtfeldern blicken lassen dürfte.

Wir gestatten uns hier die Schlussworte aus einem von uns früher verfassten englischen Aufsätze*) wörtlich wiederzugeben: „In the struggle impending sooner or later, between Russia and England in Asia, the fleet will, indeed, have little part, and success requires the other arms to be well prepared. Egypt will bring England to the consciousness, in spite of her victory, that she is the least of all the land powers of Europe. When England reaches this consciousness, then the Egyptian question will have reached its height, the nation will militarize itself, and from that time England will have nothing to fear in either Europe or Asia.“ Bis jetzt aber steht der weltumspannende Umfang des britischen Reiches in argem Missverhältnis zu der militärischen, selbst zu der rautischen Machtentfaltung, und wenn man das Mass von Englands Kriegsfuss nimmt, wird man finden, dass es ein Fuss sei, der nimmer fest

*) The English military power and the Egyptian campaign of 1882. By a German field officer. Erster Aufsatz in der Contemporary Review, Aprilheft 1883.

aufzustampfen vermag. Die Macht der Verhältnisse, die Spannung, in der die Welt fortdauernd befangen ist, wird England bald dazu zwingen, reif zu sein für die von uns in immer neuer Version gepredigten Ideen, da Britannien sicher nicht gewillt ist, seine Zukunft zu verlieren. Denn es giebt eine Grenze, über die hinaus eine Gross-, eine Weltmacht, ohne ein politisch-militärisches Verbrechen zu begehen, dem Kampfe nicht ausweichen kann; es ist der Kampf ums Dasein, der Streit zwischen Klein und Gross, Wechsel zwischen Ebbe und Flut, die Kluft zwischen Soll und Haben. Es kann eine Grossmacht nicht unbeschadet ihrer Stellung die Rolle jenes Lustspielhelden übernehmen, welcher sagte: „Kommen Sie mir nicht zu nahe, oder ich weiche zurück.“ Und ein wahres Wort ist es, welches einst Lord Churchill seinen Landsleuten zurief: „Grosse Reiche müssen zuweilen grosse Schlachten schlagen, Reiche, welche vor dem Schlachtenschlagen zurückbeben, werden bald aufhören, Reiche zu sein.“ Und so ist es in der That; denn welthistorische Konflikte können nicht auf kleinliche Weise, mit kleinen Mitteln ausgetragen werden, Konflikte, bei denen es sich um das Dasein in der Gegenwart, um die Hoffnung der Zukunft handelt, vertraut man zu entscheiden nur der eigenen Kraft an, und nur diejenige Nation ist in der glücklichen Lage, ihre Lebensinteressen würdevoll zu schirmen, eine selbstbewusste stolze Politik zu befolgen, welche jeden Augenblick durch die scharfgeschliffenen Waffen ihren Ansprüchen, ihren Forderungen Nachdruck verleihen kann; dies ist die einzige Beschwörungsformel, welche wir kennen, sobald der Wagen des Mars ins Rollen gekommen ist.

Hier anschliessend ist noch eine Bedingung der Heer- und Wehrverfassung zu berühren, es ist die finanzielle Frage, insbesondere die eines Kriegsschatzes. Hier ist England in einer günstigen Lage, denn die britische Nation besitzt so grosse Reichtümer, dass es dem Volke ermöglicht ist, lange und kostspielige Kriege zu führen, ohne sich finanziell zu erschöpfen, und könnte hiernach die Hinterlegung eines Kriegsschatzes für überflüssig gelten. Und doch kann man darüber nicht unberechtigte Zweifel hegen, denn England hat keinen Begriff von der wahren Sparsamkeit, d. h. von jener, die es versteht, am rechten Ort mit vollen Händen Geld auszuschütten, und es könnte das Wort Montecuculis hier treffende Anwendung finden: „Da das Geld gleichsam Seele und Blut der Sterblichen ist, so lassen sich die Völker nicht leicht über-

reden, es loszulassen und der Erhaltung der Heere zu widmen.“ Macchiavelli bezeichnet als Nerv des Krieges: „Männer, Eisen, Geld und Brot.“ Von diesen Bedingungen sind die beiden ersten die notwendigsten; denn Männer und Eisen, d. h. die Kraft und die Waffe finden wohl Geld, aber Geld und Brot finden nicht immer Männer und Eisen, und wo früher der mit Sovereigns beladene Esel den sicheren Weg fand, da steht heute dem Schwerte allein die Entscheidung zu: es sind Geld und Eisen nicht länger mehr gleichwertige Faktoren; Männer können wohl Geld, Geld aber kann nicht Männer schützen. Britanien müsste nach dem, was der grosse Friedrich sagte, dass zum Kriege Geld, Geld und wieder Geld gehöre, das kriegsgerüstetste Land der Welt sein. Dennoch denkt der Engländer, trotzdem die Natur ihm mehr Eisen als Milch ins Blut gemischt hat, nicht an ernsthafte Kriegsrüstung, nur Handelsgedanken wälzen sich in seinem Hirn, nicht auf Sicherung der Reichtümer ist er bedacht, sondern auf ihre Vermehrung durch Handel und Industrie, und ruft: „Friede, Friede und wieder Friede!“ Denn nur in dem wohlthätigen Schatten des Friedens reifen die mannigfaltigsten Früchte des Verkehrs, nur in ihm vermag der berauschende Weltgeist „Geld“ alles zu bewegen, zu durchdringen, zu beleben, um alles die feinen Fäden, die dicken Stricke zu legen, während des Krieges Furien, während Blut und Eisen hemmend und vernichtend in seine vielverschlungenen Pfade eingreifen, in das helle Leben des Werkeltags, in den kindlichen Kreistanz hineindonnern.

Die Telegraphenlinien.

Wenn, wie nachgewiesen, Britanien in militärischen Angelegenheiten nicht mit der Zeit fortgeschritten ist, so darf man sich kaum darüber wundern, dass es einen noch nicht aufgeführten Faktor ebenfalls vernachlässigte, der in dem militärischen Leben eine bedeutende Rolle spielt. Wir meinen den elektrischen Draht, das Kabel, welches die Gedanken blitzbeflügelt in Sekunden den Erdball umkreisen lässt. England ist noch nicht mit allen seinen Hauptschiffstationen in direkte telegraphische Verbindung gesetzt und nach anderen

wichtigen Gebieten, wie z. B. nach Indien durchschneidet die Drahtverbindung teilweise Länder — es ist dies nicht zu ändern — die sich bei internationalen Weiterungen in feindliche verwandeln können. Dass aber Britanien heute weder nach Bermuda, Ascension, St. Helena, Kap Coast Cast, Lagos, Fernando Po, noch nach dem Kap der guten Hoffnung oder den Fidschi Inseln einen Befehl telegraphisch übermitteln kann, diese Versäumnis ist doch wohl unverzeihlich. Wenn man erwägt, dass Verzögerungen in Mitteilung über Ausbruch eines Krieges, ferner Ungewissheit und hierdurch erzeugte Unsicherheit die Leitung entfernter kriegerischer Operationen in gefährlichem Grade beeinträchtigt, Hunderte von englischen Handelsschiffen dem Feinde preis geben kann, so kann man in der That nur über englische Kurzsichtigkeit staunen, die auch hier das Prinzip der Rentabilität, das schmeichelhafter für den kaufmännischen Instinkt der britischen Rasse als für ihren sittlichen Ernst ist, obenan gestellt zu haben scheint. So wäre es beispielsweise für das Kapland, St. Helena, Ascension von nicht zu unterschätzender Bedeutung, sogleich davon unterrichtet zu werden, dass während England in Afghanistan mit Russland ringt, Hindernisse irgend welcher Art den Verkehr auf dem Suezkanal unmöglich machten.

Wie zielbewusst arbeitet auch nach dieser Richtung hin der russische Koloss, welcher durch den zunehmenden telegraphischen Depeschenverkehr von China und Japan nach Europa und Amerika über Sibirien sich veranlasst sah, von Wladiwostok nach Nagasaki und von da nach Shanghai ein neues unterseeisches Kabel zu legen, wohl fühlend, dass auch in dieser Anlage eine militärische Kraft verborgen liege.

Schlusswort.

Der Reichtum und die Mannigfaltigkeit des gebotenen Stoffes zwang uns trotz des Interesses an einzelnen Partieen zur Kargheit. So hätten wir gern den kanadischen Überlandweg — die neue englische Heerstrasse nach Indien — eingehender gewürdigt, einige politisch-militärische Betrachtungen über die Zustände an der süd-

lichen Spitze Afrikas gegeben, ein Mehreres über die Auspizien des australischen Kontinents niedergeschrieben und endlich die durch die bulgarische Revolution wieder in den Vordergrund gerückten illyrischen Zustände intensiver beleuchtet — doch wo hätten wir dann, wenn wir einem weiteren „Ob“ und „Wie“ nachgegangen wären, ein Ende finden sollen?

Wir eilen daher zum Schlusse und werfen gewissermassen als Resultat der Schrift vom militärischen und politischen Standpunkte aus Fragen auf, bei denen wir nochmals einzelne Momente kurz hervorheben, welche die in dem Buche berührten Verhältnisse von Wechsel zu Wechsel skizzieren, um dann den Leser selbst entscheiden zu lassen, ob Britanien vorwärts segelt oder rückwärts treibt, ob die militär-politische Gesamtsituation zu einem Ersten führt oder zu einem Letzten führen muss, ob England, das als reicher Erbe von der Vergangenheit lebte, berechtigt ist, auf der Zukunft Segen zu hoffen. Der Leser selbst soll entscheiden, ob der in der Schrift gekennzeichnete eigenartige britische Geist noch weltbeherrschungsfähig ist, oder ob der in allen Zungen bekannte wie berühmte Vers Homers nicht britische patriotische Herzen durchzittern muss: „Einst wird kommen der Tag, wo die heilige Ilios hinsinkt.“

An erster Stelle möge hier die Kardinalfrage stehen, ob in einer Zeit, in welcher der Traum nicht Bruder der That ist, eine Gross-, eine Weltmacht zur See bestehen könne, ohne eine Grossmachtstellung zu Lande einnehmen zu müssen; ob, sobald man dies verneint, damit nicht zugleich die Landesverteidigungsfrage des englischen Weltreiches im eminentesten Sinne des Wortes verurteilt ist, weil die Grundlagen der Macht und nationalen Unabhängigkeit preisgegeben sind. Verfolgt England etwa nicht lediglich die Politik der Seemacht, die unbegrenzt sein kann, wie es die Meere sind, ohne der Politik der Landmacht, des territorialen begrenzten Besitzes, das Ihrige zu gönnen? Wie ist dieser Widerspruch zu erklären, den man überall in der Welt fühlt, nur nicht in Britanien, wo man ihn zuerst hätte fühlen sollen? Birgt dieser Widerspruch, insbesondere in Anbetracht der gegenwärtigen Weltlage, in Anbetracht der neu geschaffenen politisch-militärischen Phasen nicht eine bedeutungsvolle Bewegung in den Kriegschancen? Heisst es nicht fast unvermeidliche Einmündung in den Weltenabgrund, wenn zum ersten und vielleicht zum letzten Male in der neueren Geschichte der

Versuch gewagt wird, ein Weltreich zu halten mit zusammengeschlagenen Bohlen auf beweglichem Elemente ohne entsprechende Kraftmittel zu Lande? Zudem findet England nicht mehr überall, wie es ehemals der Fall war, sicheren Ankergrund. Denn ist nicht die Ostsee seiner Suprematie entrückt wie ein Teil der Nordsee? Muss nicht Albion heute schon im Westbecken des Mittelmeeres die Herrschaft mit der dritten Republik teilen? Sinnt nicht die geeinte so bevorzugte Italia darauf, ihre Lage politisch und maritim zu verwerten? Kann Österreich, das an die Adria sich anlehnt, mit den Hinterländern Bosnien und der Herzegowina nicht eines Tages in der linken Flanke des salzigen Kolonnenweges nach Indien erscheinen, um von Salonichi aus in eine zukunftsreiche Perspektive für ein „Ostreich“ zu blicken? Oder würde England es vorziehen, Russland, dessen Geschichte auch fernerhin mit rotem Blut geschrieben wird, als herrschende Macht im Ägäischen Meere zu sehen, herrschend trotz Cypern, Rhodos u. s. w.? Hat auf dem britischen Etappenwege nach Indien Frankreich nicht schon im Mittelmeere in Toulon und Marseille, in der Atlantis aber in Brest und Cherbourg, diesen Doppelgestirnen maritimer Hilfsquellen, Posto gefasst? Darf man in England vergessen, dass Frankreich sich in der glücklichen Lage befindet, sowohl an der Süd- wie an der Westküste in eben genannten Plätzen innerhalb weniger Tage mehrere Divisionen zu Expeditionszwecken einzuschiffen? Darf man hiernach heutzutage noch die Hegemonie Englands auf dem Spiegel des Mittelmeeres über die Katastrophe hinaus als gesichert betrachten? Während das osmanische Reich nicht länger mehr als Vormauer britischer Machtstellung im Mittelmeerbecken gelten kann, liegt die Levante vor Deutschland, Österreich und Italien; — während England mit seinen Schiffen und einer nur geringen Landmacht die Wasserwelt erwarb, besitzen ebengenannte Kontinentalstaaten eine mächtige Gesamtflotte, hinter der die stärkste Landmacht aufmarschiert, welche die Welt je gesehen hat. Und ferner: Collidieren in den amerikanischen Gewässern nicht englische Interessen mit denen des Sternenbanners wie in den afrikanischen mit französischen? Haben im Stillen Ozean an den fernen asiatischen Küsten nicht die Russen fast Fühlung mit den Franzosen gewonnen? Und schneidet man in der Südsee nicht überall deutsches Kielwasser? Bliebe Britannien nach Indien noch ein anderer Weg übrig als durch Kanada, sobald der Suezkanal zerstört oder blockiert, Ascension und St. Helena in

Feindes Hand sich befänden? — Ist es sicher, dass Englands Flotte, wenn sie mit Tausenden von Masten, geschwellten Segeln und stolz wehenden Wimpeln den heimischen Strand verlässt, als Siegerin heimkehre? Sind der verborgenen und sichtbaren Riffe nicht genug vorhanden? Wie aber, wenn ihr das Schicksal der spanischen Armada beschieden wäre?

Entstammen diese Fragen Phantasiegebilden oder hat wirklich eine folgeschwere Verschiebung in der Konstellation und dem äusseren Gewande der grossen Mächte stattgefunden, deren Interessenkreise sich bedenklich schneiden? Beweist nicht die Erfahrung, dass kommerzielle und industrielle Ausdehnung eines Volkes nur auf politischem Prestige und militärischer Machtentfaltung sicher basieren kann?

Während Britanien in thatenscheuem Hindämmern verharret, die Erfahrungen im Lande der Zulus, die Kämpfe mit den Buren vergessen zu sein scheinen, giebt das höhnende Geschenk eines grausamen Schicksals, wo vielleicht bald mächtige Feinde zum Rendez-vous sich einfinden, das seit der Revolte Arabi Paschas geöffnete und nur teilweise wieder geschlossene Thor, welches stete Wachsamkeit und Kraft beansprucht, giebt die ägyptische Sphinx stets neue Rätsel auf und erinnert durch rotes Blut an die kostspielige ($3\frac{1}{2}$ Millionen Pfund Sterling) Lektion von Chartum mit dem historischen Faktum: „Zwei Tage zu spät!“ Wird die ägyptisch-sudanische Finsterniss in der Durchgangshalle zwischen dem Mutterlande und Indien nicht immer undurchdringlicher, seitdem nach der Engländer Rückzug sich tiefes Schweigen über dem Sudan lagert, und das obere Nilthal wie in den Tagen des Altertums verschlossen ist? Wodurch ist Ägypten, das für England unentbehrliche Thor, das Vorland Ostindiens, die Vorhalle Europas, das Stelldichein dreier Erdteile, gegen politische und militärische Zufälle gesichert? Wie hat man den Trümmerhaufen an dem Suezkanal, durch den England Indien zu regieren und teilweise zu verteidigen gedenkt, militärisch befestigt? Und wie vor allem gedenkt England den von Nordwesten sich immer bedrohlicher heranwälzenden russischen Koloss von Indien abzuwehren? Wo sind die starken Hände, die mächtigen waffenstarrenden Kolonnen, ihm unverrückbare Grenzen zu setzen?

Wer möchte es verneinen, um noch andere Momente zu berühren, dass ein Fünftel der Bevölkerung der britischen Inseln,

welches man vergeblich heute umschmeichelte, morgen niederzwang, als letztes politisches Endziel die Losreissung Irlands vom britischen Reiche offen verkündet? Drängt sich dieses selbe Irland in dem uralten, aber mit neuer Kraft geführten Streite nicht viel mehr als eine Krankheit denn als eine Stütze auf? Ist dies nicht ein Stück im Leben der britischen Nation, bei welchem sie an der ihr in der eigenen Heimat vorgezeichneten Aufgabe zu scheitern scheint?

Konnte man nicht unlängst in Kanada konstatieren, wie sehr es England in einer Zeit, wo der Traum einer homogenen Nation noch nicht verflogen war, an Seherblick gefehlt habe, unlängst wo Gefahren die weite Kolonie umlagerten, als die Bewohner französischen Ursprungs dort in Empörung aufstanden? Besitzt diese Bevölkerung etwa nicht die Kraft zu blutiger Gewaltthat, wenn sie den günstigen Augenblick gekommen erachtet, und wird dieser Augenblick ihnen nicht die Waffe in die Hand drücken, um den Überlandweg unsicher zu machen?

Ist man der fanatischen und leicht zu fanatisierenden Bevölkerung des indischen Reiches sicher, wo wie auch in den Vorländern der Halbinsel englisches Prestige durch das Vordringen Russlands in Zentralasien bedenklich Schiffbruch gelitten hat? Und würde die erste Niederlage der heutigen Beherrscher durch den Moskowiter nicht gleich dem Funken im Pulverfasse wirken? Hat man nie erfahren, dass es im Orient keine Tugend, keinen Charakter giebt, dass dort das Wort Vaterlandsliebe ein unverständenes ist, während Religions- und Stammes-, nicht aber nationale Gefühle die zur Vereinigung oder Abstossung wirksamen Kräfte bedeuten? Im weiten Orient, wo die Sonne mit heissen Strahlen nicht nur auf den Leib des Menschen scheint, sondern sich auch in sein Blut hineinbrennt, kämpft man nicht um das Land, wohl aber um die Sippe, die Kaste, das Glaubensbekenntnis; eine innere Treue aber giebt es dort nicht, wo mit der Herrschaft die Frage um die Existenz eng verknüpft ist.

Nun zu dem Faktor der zu grossen Ausdehnung der Fronten, welche oft der Forderung neuerer Taktik und Strategie, dem der Tiefe, nicht gerecht werden können und der Gefahr ausgesetzt sind, durchbrochen zu werden. Ist England in der Lage, alle Felder des militärischen Weltenschachbrettes zu überbrücken und erstrebt es ernstlich die Überbrückung? Womit gedenkt man die weiten und sich noch weitenden Abgründe zu decken? Doch nicht etwa

mit der Imperial Federation, die in der Gegenwart nichts anderes bedeuten kann als einen frommen Traum? Ist der Kitt haltbar zwischen dem Mutterland und den Kolonien zu Schutz und Trutz, zu Handel und Wandel, auf Gedeih und Verderb, auf Leben und Sterben? Welche Kräfte werden die Gefahr beschwören, wenn aus einer Schwingung, die am Kap, in Afghanistan, an den Meerengen ihren Entstehungsherd hat, eine Weltschwingung geboren wird, und die zählenden Tage für Britanien sich mehren? Welch entsetzliche Schlusskatastrophe müsste sich ergeben, wenn aus britischer Berechnung eine böse Verrechnung wird? Ist es nicht hochbedeutsam, dass England im Rate der Völker kaum mehr als fragwürdiges Ansehen besitzt? Könnte dies indes anders sein bei stets thatenloser Entsagung und Ignorierung des Satzes: „Schau um dich, und schau in dich!“ Muss sich nicht das Wort bewahrheiten: „Wer nicht will deichen, muss weichen!“

In der That stehen England der militärischen und nautischen Chancen nicht viel zur Seite, welche Zukunftsfreudigkeit aufkommen lassen, Siegeszuversicht verbürgen. Auch des längsten Tages Sonne muss einmal zur Neige gehen, und ein Reich, das schwer gewonnen, ist schnell verspielt. An alle Thüren und Thore hämmern unter dem Walten und Wehen des unruhigen Zeitgeistes die Feinde, dass das Reich in seinen Grundfesten und Fugen bebt; sie versuchen nicht etwa in zukünftigen, nein, in nahe bevorstehenden Weltkämpfen die britischen Schlagbäume niederzubrechen.

Wir wissen es wohl, dass Riesen nicht an Nadelstichen sterben, wir kennen das englische gewaltige Volk, dessen Mark dasselbe geblieben ist, gegen welches die halbe Welt vergeblich stürmen wird, sobald dasselbe Volk im heiligen Zorn um bedrohte Nationalität aufsteht und die idealen Faktoren, die in der Tiefe arbeiten, sich alles durchbrechend Geltung verschaffen. Um aber Britaniens Weltmachtstellung zu erschüttern, dazu bedarf es keiner halben Welt.

Während Russland und Frankreich mephistophelisch über die Schulter blicken und ausrufen: „Hab ich doch meine Freude dran!“ muss Deutschland wünschen, dass England lebensstrotzig bei sich selbst Einkehr hält und in militärischen und maritimen Angelegenheiten nicht länger mehr dem *Dolce far niente* huldigt, dass es in der elften Stunde noch sein Haus bestellt — denn die zwölfte naht heran — und dass die Antwort auf: „Watchman, what of the night?“ anders lautet als: „Some day perhaps it will be morning!“

Man braucht kein Prophet zu sein oder eines Propheten Sohn, um die Bedeutung der Schrift an der Mauer zu verstehen.

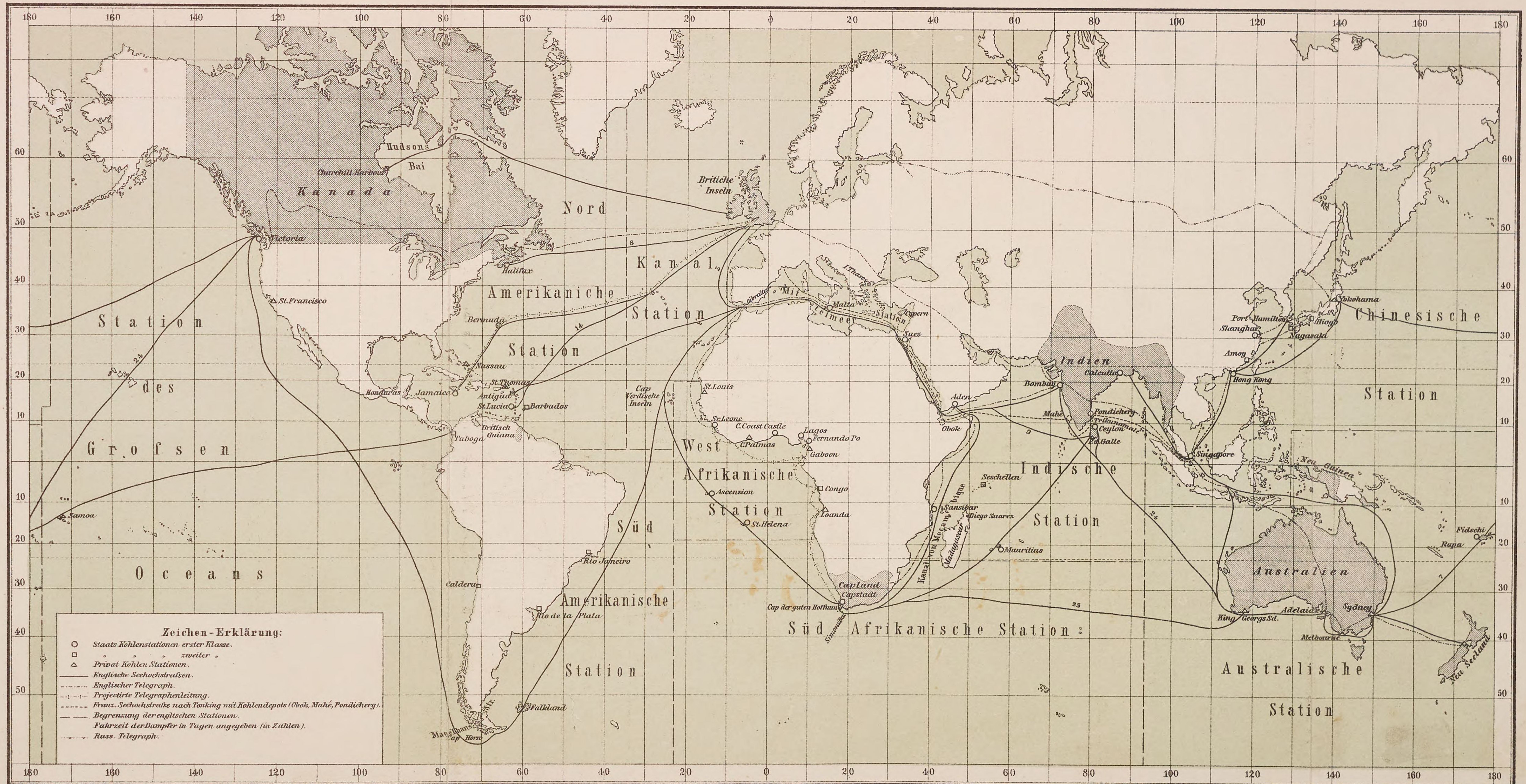
Die slawische Hochflut — sie ist eine morgenländische wie abendländische — bedroht zuerst Britanien, und sofern die Königin der Meere schützende Wehren aufgeworfen und sie wohl besetzt hat, wird in den Tagen der Not, wenn alle Bande der Freundschaft sich lockern, die Blutsverwandtschaft sich bewähren und dann Deutschland nicht umsonst die nachbarliche Sturmglocke hören; wie ehemals wird es an entscheidender Stelle noch vor Abend am Platze sein.

So scheiden wir denn mit brüderlichem Handschlag und der Hoffnung auf feste Waffenbrüderschaft.

Charlottenburg, den 1. November 1886.



Übersichtskarte der britischen Besitzungen, deren Verbindungen u.s.w.

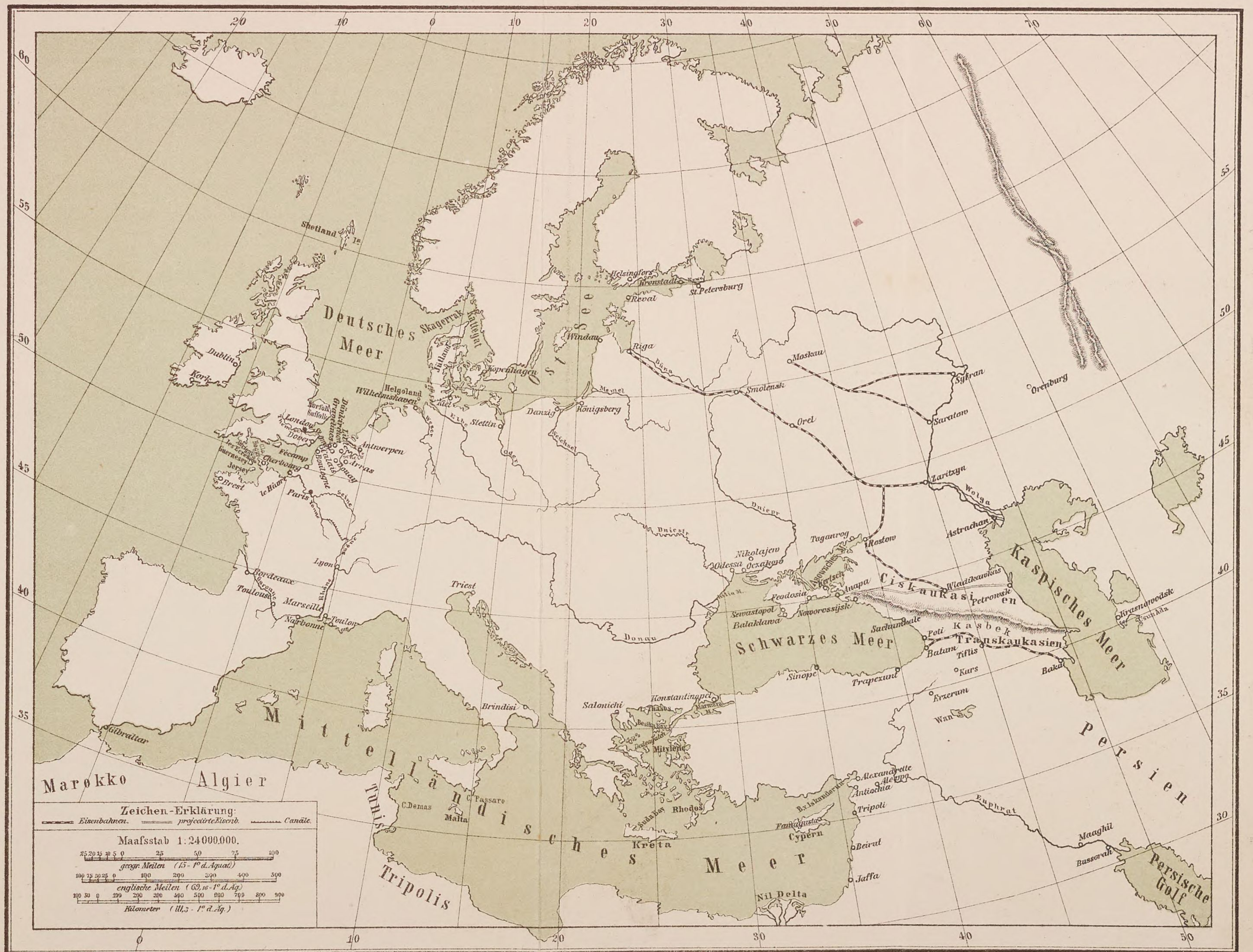


Die britischen Inseln.



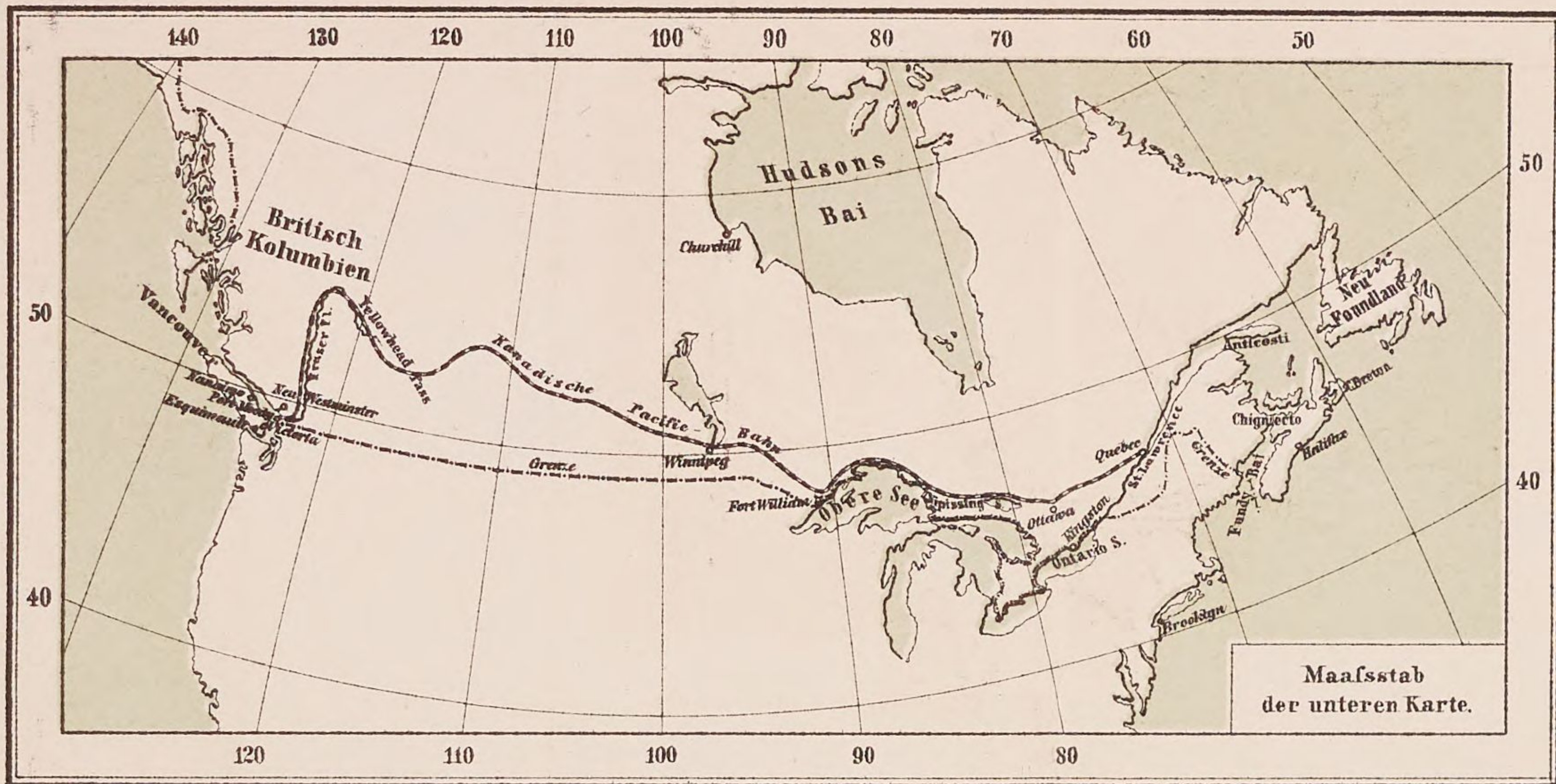
Artist. Anst. von Th. Fischer, Cassel.

Europa.

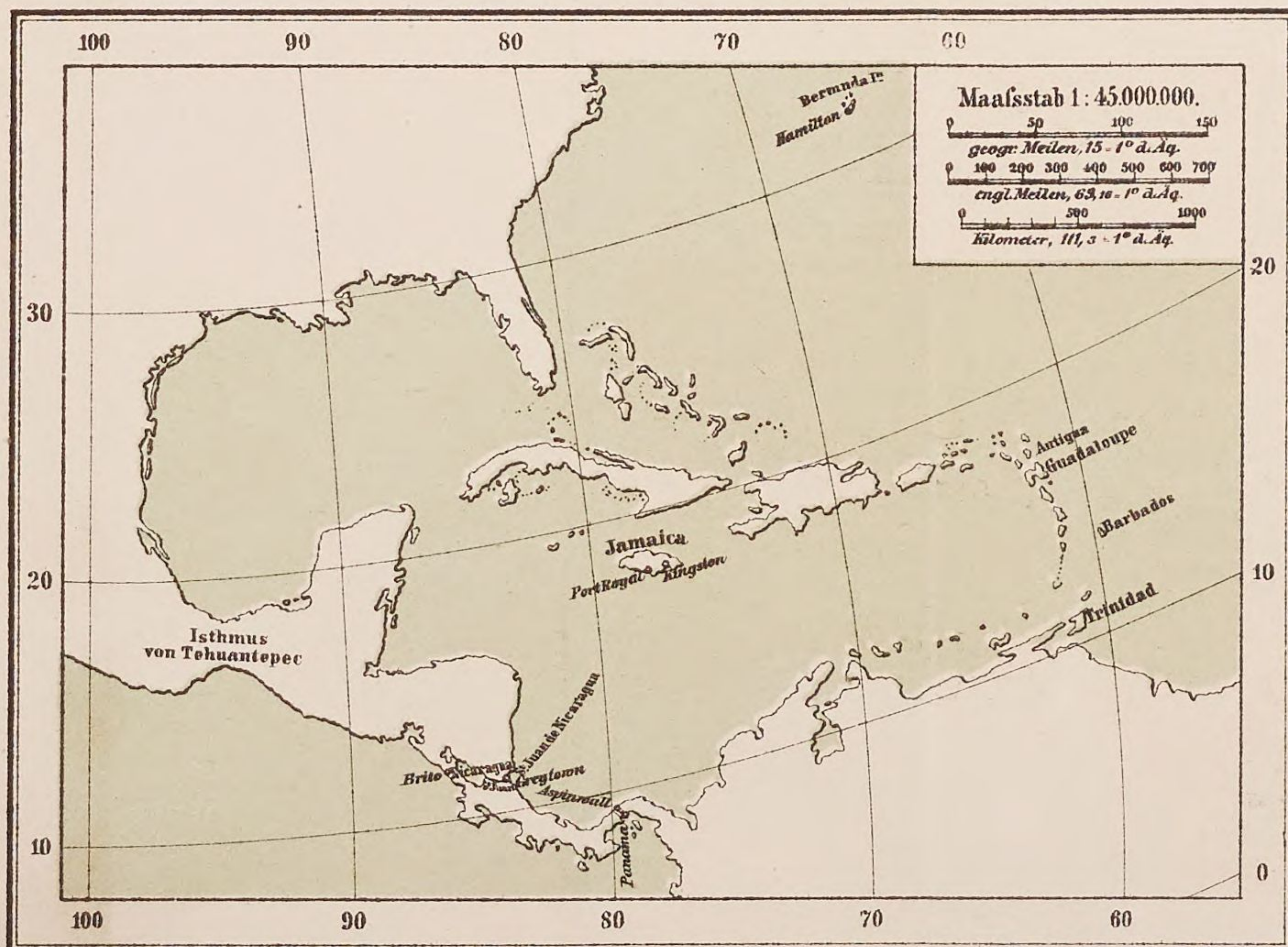


Artist Anst von Th. Fischer, Cassel.

Nordamerika. Pacificbahn.

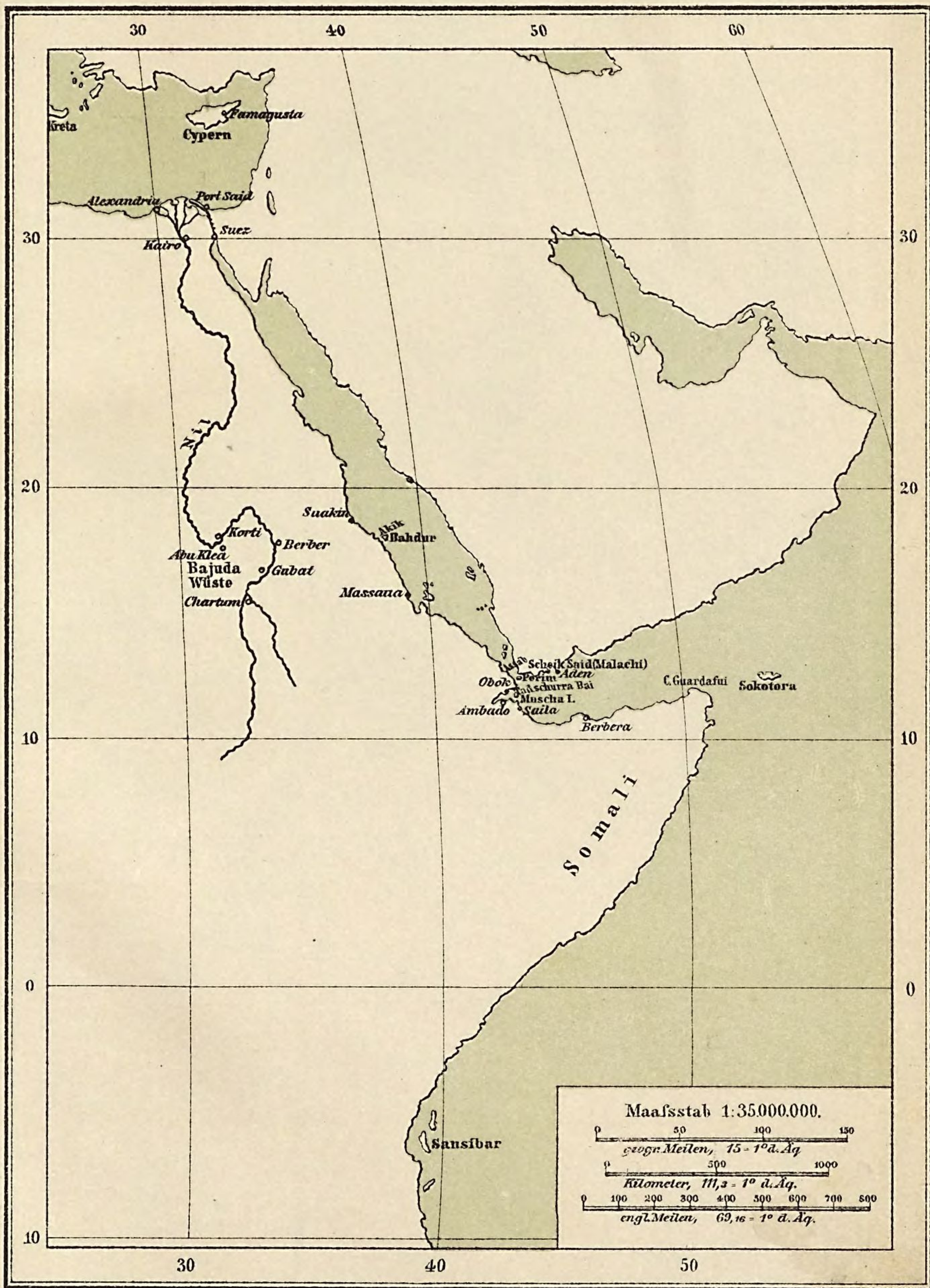


Westindien.



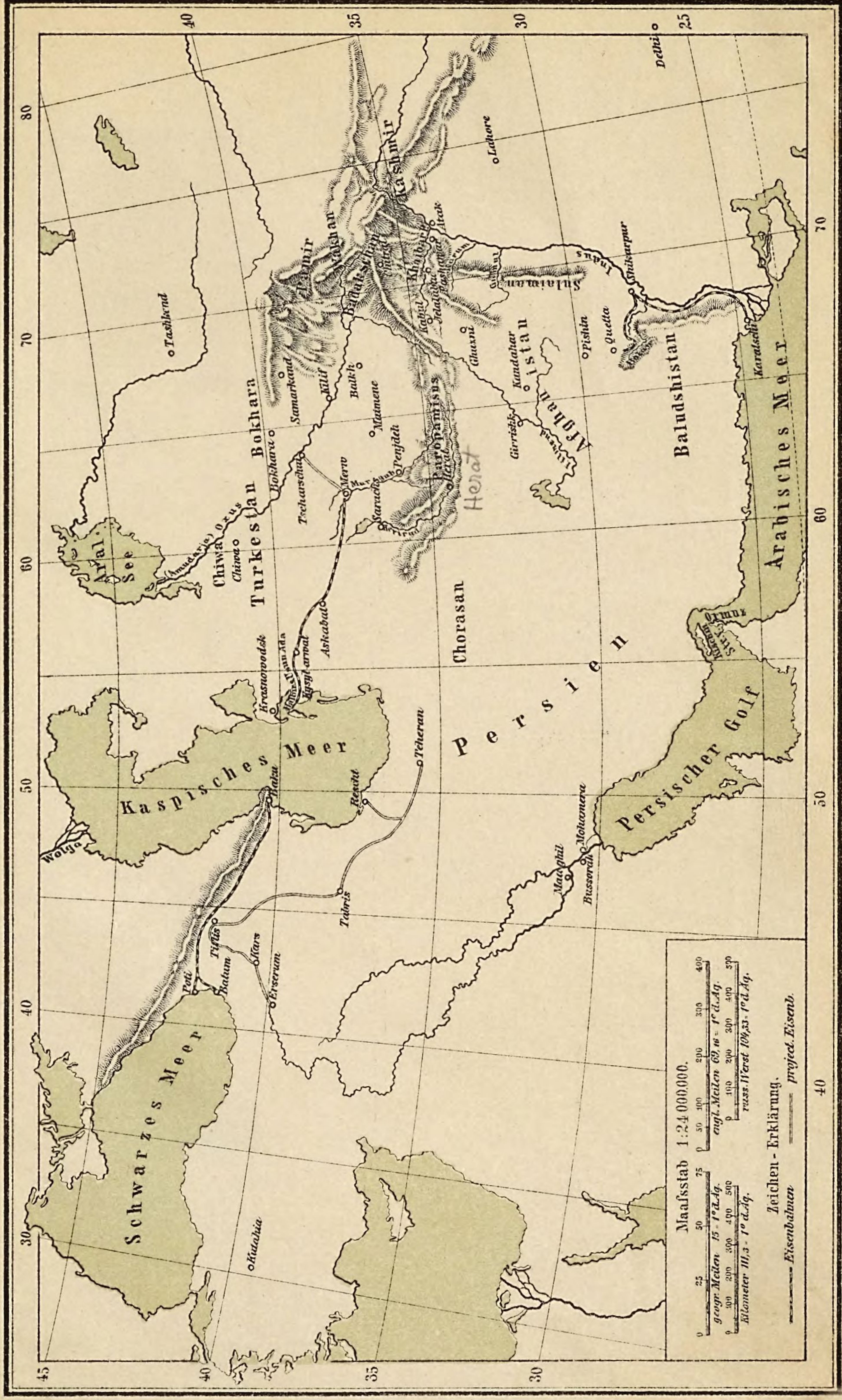
Artist. Anst. von Th. Fischer, Cassel.

Nordostafrika.

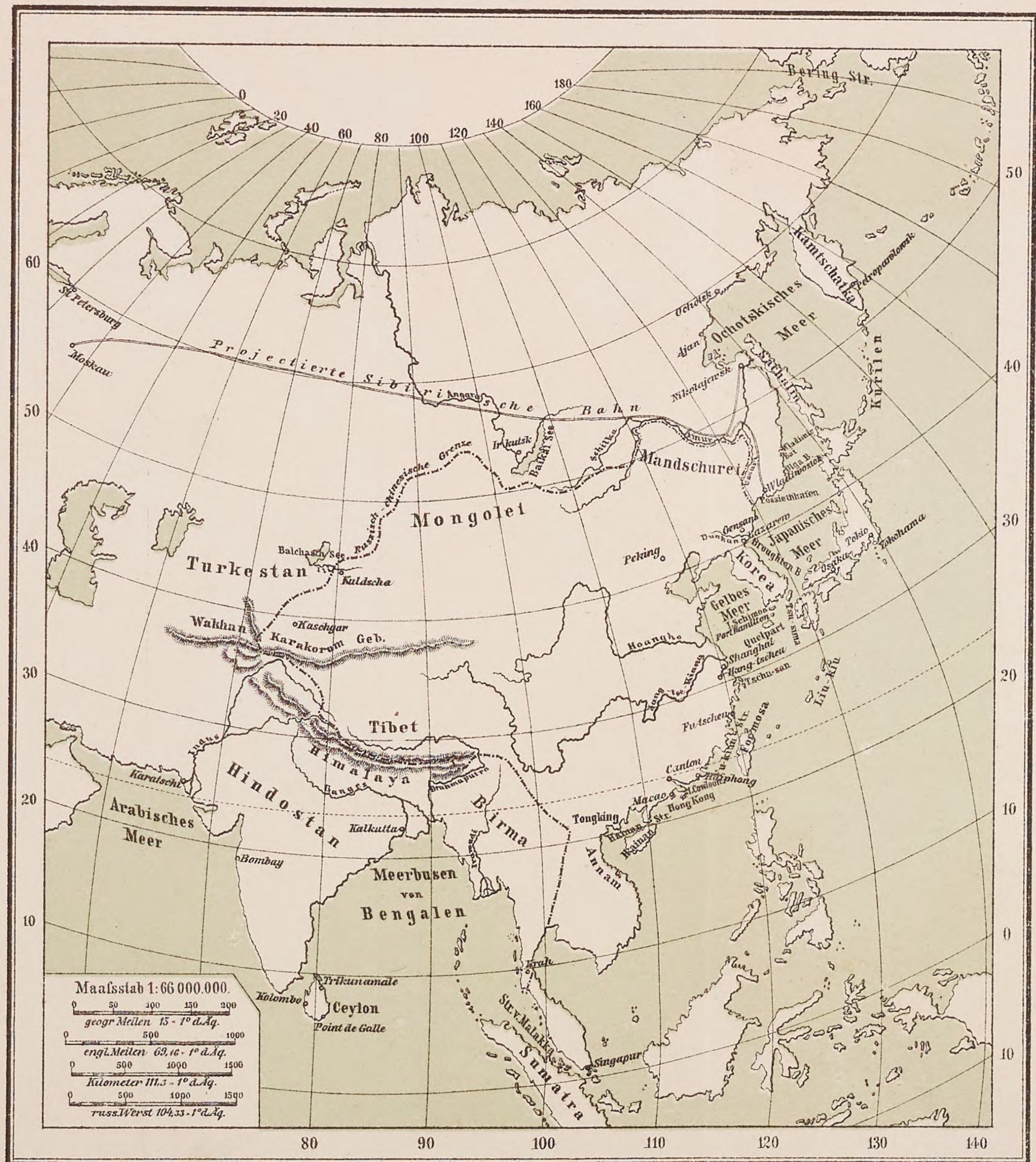


Artist. Anst. von Th. Fischer, Cassel.

Zentralasien.



Asien.



Artist. Anst. von Th. Fischer, Cassel.

1888

[Faint, illegible text, possibly bleed-through from the reverse side of the page]

Verlag von Theodor Fischer, Kassel.

Uebersichtskarte vom westlichen Russland

von

G. O'Grady,

Hauptmann à la suite der III. Ingenieur-Inspection,
Lehrer an der Kriegsschule zu Kassel.

4 Blatt. — Maasstab: 1 : 1,750,000.

Preis: M. 12.— roh, M. 15.— aufgezogen in Mappe,
M. 16.— aufgezogen mit Stäben.

Die Karte ist nach dem **besten vorhandenen Material**, namentlich mit Benutzung der **neuesten russischen Generalstabs-, Eisenbahn- und Wegekarten** zusammengestellt. Dass dieselbe auch in höchsten militärischen Kreisen eine günstige Beurtheilung gefunden hat, wollen Sie aus dem hierunter abgedruckten Schreiben an den Autor ersehen.

Berlin, den 2. April 1884.

Ew. Wohlgeboren spreche ich gern in Bezug auf die von Ihnen bearbeitete, im Verlage von Theodor Fischer zu Kassel erschienene Karte vom westlichen Russland im Maasstabe 1 : 1,750,000 meine volle Anerkennung aus.

Die Karte ist bei sehr umfangreichen und zuverlässigen Angaben leicht lesbar. Das angewandte Colorit für Gewässer und Wälder erhöht die Uebersichtlichkeit und zeichnet die Karte vor andern im ähnlichen Maasstabe ausgeführten Karten vortheilhaft aus, so dass ich dieselbe zum Zweck geographischer Studien weitesten Kreisen empfehlen kann.

Ich gestatte Ihnen, diese meine Meinungsäusserung zu veröffentlichen.

gez. **Graf von Waldersee.**
General-Quartiermeister.



Wachs, Otto

Die Weltstellung Englands militärisch-politisch beleuchtet namentlich in
Bezug auf Rußland

Kassel 1886

Brit. 540 v

urn:nbn:de:bvb:12-bsb11576693-2